

تاريخ البحرية التجارية المصرية

١٨٥٤ - ١٨٧٩



تأليف

خلف عبد العظيم سيد الميرى

تقديم

د. يونان لبيب رزق



الهيئة المصرية العامة للكتاب

تَارِيخُ الْحَيَّةِ التَّجَارِيَّةِ الْمَصْرِيَّةِ

١٨٥٤ - ١٨٧٩

تأليف

خلف عبد العظيم سيد الميرى

تقديم

د. أ. يونان لبيب رزق



دار النشر: دار الكتب والوثائق القومية

١٩٩٢

الاخراج الفنى : مراد نسيم

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

«(وهو الذى سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا
منه حلية تلبسونها ، وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله
ولعلكم تشكرون)»-

صدق الله العظيم

سورة النحل - آية ١٤

اهداء

إلى روح والدي

تقديم

هذا العمل الكبير عن البحرية التجارية المصرية فى عهدى كل من
سعيد (١٨٥٤ - ١٨٦٣) واسماعيل (١٨٦٣ - ١٨٧٩) سوف يحتل
يقينا مكانة متميزة فى المكتبة العربية ..

ولا يصدر هذا القول عن حماس لصاحبه الأستاذ خلف عبد العظيم
الميرى ، وإن كان يستحق هذا الحماس لدماثة خلقه ولدأبه فى البحث
ورغبته التى لا تنتهى فى الاتقان .. رغم كل تلك الأسباب للحماس
لشخصه فإن حماسنا للموضوع وليس للشخص ..

فقد توفر لهذا العمل العلمى العديد من أسباب التفرد التى يمكن
أن نرصدها فى أكثر من جانب ..

★ هناك أولا قضية (الاختيار) وتبدو أهميتها هنا من أن الاختيار
قد ركب الصعب ..

فاختيار موضوع (غن) البحرية الحربية ، وهو ما فعله سابقون
عن صاحب هذا العمل ، يمثل نوعا من الاختيار المريح ، أولا بحكم أن
تاريخ مثل هذه البحرية التى كانت أولا وأخيرا قسما من الدولة ، تتوفر
أوراقه فى الأرشيف الحكومية ، ثم لأن تطور هذه البحرية مرهون
بأوضاع سياسية وعسكرية تتوفر سيرتها فى المراجع العامة والخاصة ،
وأخيرا فإن أحداثها يمكن متابعتها دونما مشكلة ، سواء فى المظان المصرية
أو الأجنبية ..

واختيار موضوع (من) موضوعات البحرية التجارية ، وهو ما فعله
قليلون قبل صاحب هذه الدراسة التى بين أيدينا ، أمر أيضا يتسم
بقدر كبير من اليسر ، فهو مرهون بجزئية يمكن تحديدها والقوص

فيها ، ويبدو هذا اليسر فيما يتصل بطبيعة الاوراق الأصلية للموضوع الواحد التي غالبا ما تكون مركزة في محفظة أو مجموعة من المحافظ في دار الوثائق الأمر الذي يمكن الباحث متابعتها دون عناء كبير .

أما اختيار الموضوع الذي بين أيدينا « البحرية التجارية » لمصر لفترة ربع قرن كامل فيحمل قدرا كبيرا من العناء ، وهو اختيار صعب فهو من ناحية يعالج فترة حافلة ليس في التاريخ المصري فحسب وإنما في تاريخ التحولات البحرية على المستوى العالمى وعلى مستوى المنطقة .

في التاريخ المصري فمن المعلوم أن محمد علي قد بدأ عملية التحول الكبرى ، من المرحلة العثمانية ذات قسيمات العصور الوسطى الى عالم الحداثة ، وهو عالم دخلته مصر أولا من باب الجيش .

أما العصر موضع الدراسة ، سعيد واسماعيل ، فقد شهد دخول مصر الى العصور الحديثة من سائر الأبواب ، الادارة والسياسة والاقتصاد والفكر وبينما نجح محمد علي من خلال باب الجيش أن يحفظ لمصر قدرا من العزلة ، الأمر الذي تجسد في نظام الاحتكار الذي فرضه ، فإن خلفاءه ، سعيد واسماعيل ، قد أسقطا سياساتهما بقايا الأسوار ، الأمر الذي كانت له مردوداته .. الإيجابية والسلبية .

على المستوى المصرى أيضا اذا كان عصر محمد علي قد شهد دخول السوق العالمية استثمارا « لمجاعة الحبوب » التي عانت منها أوروبا من جراء الحروب النابليونية وفرض ما عرف بسياسة الحصار القارى على انجلترا (١٨٠٦) والتي ردت عليها الأخيرة بسياسة الحصار البحرى على القارة ، فإن عصر اسماعيل قد شهد مزيدا من أسباب الدخول المصرى لهذه السوق نتيجة لحدوث ما عرف « بمجاعة القطن » بسبب الحرب الأهلية الأمريكية (١٨٦١ - ١٨٦٥) وما ترتب عليها من وقف ورود القطن الأمريكى لأوروبا ، ومثل هذه التطورات كان لا بد ان تنعكس بدرجة أو بأخرى على التجارة البحرية المصرية .

على المستوى المصرى ثالثا فقد عرفت تلك الفترة بناء الامبراطورية المصرية والتي كانت تقح أغلب شسواطئها على البحر الأحمر ، وكانت البحرية التجارية أداة أساسية لربط أوصال هذه الامبراطورية .

على المستوى المصرى أخيرا فإن افتتاح قناة السويس (١٨٦٩) قد أضفى على الموقع المصرى ، المتميز أصلا ، مزيدا من أسباب التميز .

ففضلا عن الموانئ الجديدة التى نشأت عند مداخل القناة ومخارجها، فقد أصبحت المياه المصرية المتوسطية والأحمرية تـموج بسفن التجارة

من كل جنس ونوع ، وكان منطقيا أن تسعى مصر لأن يكون لها نصيب
فى هذه المتغيرات .

على المستوى العالمى فقد شهدت تلك الفترة ظهور آثار الثورة
الصناعية وفتح أسواق جديدة فى أفريقيا وآسيا ، ولم تكن مصر ، خاصة
بها ، بعيدة بحال عن ذلك التطور .

عرف العالم أيضا فى نفس الفترة ذلك المتغير الهام فى تكنولوجيا
الملاحة عندما بدأ البخار فى الحلول محل الشراع . .

وبينما أدى هذا المتغير فى جانب منه الى اتساع حركة الملاحة
التجارية ، سواء بسبب السرعة التى اكتسبتها السفن وخروجها من أسر
العوامل الطبيعية ، الرياح والمد والجزر وما إليها ، أو بسبب زيادة
حمولة السفن ، فإنها أدت فى نفس الوقت الى زيادة الحاجة الى
محطات تموين من الفحم والمياه ، وكان لمصر يحكم موقعها المتفرد هذه
الميزة ، وهى ميزة كان معروضا الا تقتصر على السفن الأجنبية وان تفيد
منها السفن المصرية .

وقد تركت هذه المتغيرات ، المصرية والعالمية ، بصماتها على مستوى
المنطقة ، خاصة العلاقات بين مصر وبين بقية أنحاء الامبراطورية العثمانية ،
فبعد أن كانت هذه العلاقات تتم أساسا من خلال القوافل البرية أصبحت
تتم فى جانب منها من خلال النقل البحرى ، الأمر الذى جعل للأسطول
المصرى التجارى وظيفة هامة فى الاتصال مع سائر أنحاء الامبراطورية
على طول السواحل الشرقية والشمالية الشرقية للبحر المتوسط ، كذا مع
السواحل الشرقية للبحر الأحمر .

وفى ضوء كل هذه الاعتبارات المصرية والاقليمية والعالمية جاء اختيار
الدراسة فهما لطبيعتها وادراكا لأن الأسطول التجارى المصرى لم ينشأ
من فراغ أو اشتباعا لرغبة خديوية لمضاهاة الدول الأوروبية الأمر الذى قد
ينطبق على بعض المناحى من سياسات التحديث التى اتبعها الخديو
إسماعيل ، كدار الأوبرا أو إنشاء مجلس النواب ولكنه لا ينطبق على بناء
الأسطول التجارى المصرى .

ومع قضية (الاختيار) وصعوباته التى وفرت لهذه الدراسة
خصوصيتها تانى قضية (طبيعة) الدراسة التى كانت تقتضى اعدادا
خاصا .

فالدراسة التى تقع بين دفتى هذا الكتاب لا يمكن توصيفها بأنها
دراسة سياسية خالصة كما لا يمكن توصيفها بأنها دراسة اقتصادية

بجثة ٠٠ فهي في بعض جوانبها اقتصاد ، وفي جوانب أخرى علوم بحار ،
وفي جوانب ثالثة ادارة ، وفي جوانب أخيرة سياسة •

والتعامل مع الدراسة من هذه المنطلقات كان يتطلب من صاحبها
استعدادا واعدادا خاصين ، ولعل الجهد الذي طلبه هذا الاعداد يتضح
بسهولة من قائمة المراجع التي استعان بها الأستاذ خلف عبد العظيم
والتي تنوعت بين هذه الميادين المختلفة ، بين علوم البحار والادارة
والاقتصاد والسياسة بل والتاريخ الحربى •

فضلا عن ذلك فان التعرض لهذا الموضوع من جانبه التاريخى قد
قاد الباحث الى الانكباب على الوثائق المصرية ، خاصة أوراق شركات الملاحة
التي نشأت في تلك الفترة والتي يخاص الباحث بين أوراقها فأتى بكل
كبيرة وصغيرة في تنظيماتها أو اقتصادياتها أو طريقة العمل فيها
برا وبحرا •

وقد قدم لنا في هذه المناسبة أدق التفاصيل التي ترسم صورة
كاملة للبحرية التجارية من ادارتها العليا الى وكلائها المنتشرين في شتى
الموالى التي تتعامل معها الى نظام العمل والتعامل على سفنها من تباطئها
الى أصفى العاملين على متنها •

لكل هذه الأسباب فاننا نرى أن هذا العمل عن البحرية التجارية
في مصر في فترة من فترات التحول التاريخى انما تقدم دراسة فريدة
في هذا المجال نعود ونقول انها تسد فراغا هاما في مجال الدراسات
التاريخية عموما وفي مجال دراسات التاريخ البحرى على وجه التخصيص،
وعلى الله قصد السبيل •

دكتور يونان كبيب رؤى

استاذ التاريخ الحديث - جامعة عين شمس

مقدمة

تتناول هذه الدراسة « تاريخ البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤ - ١٨٧٩ » ، ولهذا البحث أهميته التي دفعت لاختياره سواء بالنسبة للموضوع أو الفترة التاريخية ، أو على صعيد التخصص الأكاديمي في دراسة تاريخ مصر الحديث .

ففي مجال أهمية اختيار الموضوع ، وضع أن مصر تتميز بموقع جغرافي ملاحي ، وأن هذا الموقع تمت فيه إصلاحات ملاحية كان من شأنها تشجيع العمل البحري ، منها ما تم في عهد محمد علي باشا وأهملت في عهد عباس باشا الأول ، ثم طورت في فترة الدراسة ، ومن ذلك ترسيانة الاسكندرية وتجديد وإنشاء القنارات وغيرها ، ثم الإضافة الجوهرية لمزايا الموقع الملاحي والإصلاحات « خفر قناة السويس » ، علاوة على ذلك شهدت مصر في هذه الفترة تطورا على صعيد المد البفوذ السياسي وتطورا في حركة التبادل الخارجية ، كذلك مشاركتها في كثير من المعارك الحربية خاصة في عهد اسماعيل باشا ، مثلما شهدت تزايد نشاط التجار والسفن والشركات الملاحية الأجنبية منذ انهيار الاحتكار في أواخر عهد محمد علي .

بالتالي فإن دراسة البحرية التجارية المصرية تعكس محاولة الوقوف على نجاح مصر في إيجاد أسطول تجاري خاص بها يفيد من موقعها وما أجزته من الإصلاحات ، ويسهم في حركة تطورها ويدعم أسطولها الحربي ويحد من سيطرة السفن الأجنبية في أعقاب انتكاسة النشاط البحري في عهد عباس باشا الأول ، مثلما يسهم بدوره في الربط بين مصر والعالم الخارجي .

كذلك تتيج هذه الدراسة المجال لرصد مسالة التطور الحضاري المصري وتواصله مع التطور العالمي بعد اكتشاف البخار واتساع

استخداماته ، والذي كان يعتبر ثورة في عالم الملاحة ، مثلما تتيح المجال لمقارنة حجم تطورها مقارنة بالدول الأوروبية ، ثم تفوقها عما امتلكتها الدولة العثمانية ، وتقدم بالدليل العلى الموثق حقيقة قوة البحرية التجارية المصرية ، كذلك تقدم أدلة في جوانب كثيرة منها تطور حركة الاستثمارات المصرية المبكرة في شركات المساهمة التى توجب التحفظ ازاء القول بسيطرة المشروعات الأجنبية ، كذلك مدى الضرر الذى أصاب مشروعاتها من سوء ادارة بعض الأجانب وتضيف ابعادا جديدة لمسألة الصراع السياسى بين مصر وانجلترا فى البحر الأحمر ، مثلما تضيف ابعادا أخرى على صعيد العلاقات المصرية العثمانية ، وأن البحرية التجارية لم تكن بأية حال بعيدة عن لعبة السياسة بكل إيجابياتها وسلبياتها ، فهى لا تقتصر على تناول موقعها أو دورها فى اطار خصوصية العلاقة المصرية العثمانية ، أو خصوصية علاقة مصر التاريخية بالأهالى الاسلامية ، أو اطار السياسى الذى ربط بين مصر وملحقاتها فى افريقيا ، وانما تمتد لرصد آثار العلاقة مع الدول الأجنبية سواء بالنسبة للاستثمارات أو نشاط السفن فى نقل التجارة والركاب والبريد وكيفية تصدى السفن التجارية المصرية لتجارة الرقيق قبل توقيع المعاهدة الانجليزية المصرية ١٨٧٧ .

وبصفة عامة فهى تساعد بالاضافة الى هذه الجوانب - على دراسة عهدين متباينين فى فترتى حكم محمد سعيد باشا واسماعيل باشا ، التى تزوجت فيهما سمات الطوج الفى أعقبه التقهر فى عهد أولهما ، وفى عهد ثانيهما الطرح الأكبر الذى شهد الكثير من العقبات ولكن تخطاها للازدهار ، فعدت البحرية التجارية المصرية النشاط الذى استمر مصرىا خالصا ومتطورا فى المحيط الخارجى دون تأثره بصندوق الدين والمراقبة الأجنبية فى أزميات عهده .

وبين هذا وذاك تناقش الدراسة أمورا كثيرة منها على سبيل المثال مراحل تأسيس وتصفية وتحول المشروعات البحرية ، وحركة التخصير التى أقدم على تنفيذها سعيد باشا فى المجيدية ، وتوقيت ظهور حركات الاضراب أو الفرار من السفن فى العهد ذاته ، وتوقيت وأسباب اطلاق الانتم السلطانى على النشاط المصرى « المجيدية - العزيزية » ، ثم الاطاحة بهذا الاسم وإعادة تسميتها نسبة للحكومة الميرية أو الخديوية ودلالة تلك التغيرات ، كذلك مسألة محاولة رهن الخديوى اسماعيل لأسهمه فى الشركة العزيزية فى بورصة لندن وأسباب تراجعها عن ذلك - وتساعد الدراسة على رصد الأسماء والمسميات والأنواع التى وجدت من السفن ، وأيضا الطبيعة الخاصة التى كانت تميز العمل داخل السفن فى عالم البحار ، بالاضافة الى التوثيقات الملاحية الخارجية التى انتشرت فى الكثير

والكثير من الموانئ ، وبنت كنقاط تثبت التواجد المصرى فى الجهات
الخارجية .

وأما بالنسبة للفترة فقد وضع أنها تبدأ ١٨٥٤ ويقصد بها بداية
تولية محمد سعيد باشا الحكم حيث جاءت فترته فى أعقاب فترة انتكاسة
سابقة وبالتالي تعطي ملحا من النشاط ، مثلما كانت الارهاصات الأولى
مواكبة لبدايات عهد سعيد باشا .

وأما بالنسبة لانتهائها بعام ١٨٧٩ ، ويقصد بذلك اقتربها بنهاية
عهد الخديوى اسماعيل ، لأنه وضع مدى التلازم بينه وبين هذا النشاط ،
وخاصة منذ تحوله من الشركة العريضة الى مصلحة وإبورات البومستة
الخديوية التى اتخذت اسمه ، واضمحلت من بعده ، لأنه كان بمثابة
صاحبها والأب الروحى الراعى لها .

والفترة برمتها كانت متميزة ومتباينة فى تاريخ مصر الحديث ،
لأن كلا العهدين كان متميزا ، ففي أولهما تميز عما قبله فبدأ بكتابة التطور
بعد الانتكاسة ، وعهد ثانيهما كان يجسد الملموح لمصر وكانت لفرته
تسبق عهد ابنه توفيق الذى شهد - بعد قليل - الاحتلال البريطانى .

أما أهمية هذه الدراسة على سعيد التخصيص الأكاديمي فى دراسة
تاريخ مصر الحديث ، فإنها محاولة بحثية للحاق بالدراسات التى سبقت
كثيرا المراجعة التاريخية فى دراسة هذا النوع من النشاط اذ على الرغم
من عدم أسبقية تناول هذا المجال فى تقسيم التاريخ بالجهات المصرية ،
بالإضافة الى أن ما تناوله بعض المؤرخين لم يكن يتعدى الوردقات ، فإنه
على العكس من ذلك ، توجد تخصصات الاقتصاد البحرى فى كليات
التجارة ، وتخصص القانون البحرى فى كليات الحقوق ، ويفوق هذا
وذاك وجود أكاديمية بأسرها للنقل البحرى ، وحتى وقت قريب كانت
توجد وزارة مستقلة بذلك ، أى أن الاهتمام كان مكثفا فى عدة تخصصات
بهذا النشاط ، بينما تأخرت دراسة ذلك فى التاريخ الحديث الى ما قبل
هذه الدراسة ، وكان ينبغي أن يحدث العكس ، أن يتكون التاريخ هو
المعين الذى تنهل منه التخصصات الأخرى .

ومن المفارقات أن السفن والأنشطة البحرية قد تم دراستها
باستفاضة ولكن ذلك كان للفترات التى تسبق زمنيا التاريخ الحديث .
على أنه تبدو أهمية دراستنا هذه فى ضوء اختلاف منهج التناول والمعالجة
التي تتبعها التخصصات الأخرى ، وهى تشمل سبعة فصول تتناول
الظروف التاريخية ومشروعات البحرية التجارية المصرية والإدارة بمختلف
جوانبها والسفن وتطورها الكمي والكيفي والتوكيلات الملاحية ثم دور

السفن التجارية في النشاط الخارجي ، وتقتضى الأمانة العلمية الإشارة إلى أن هذا الكتاب كان في الأصل رسالة ماجستير - للباحث بنفس العنوان - غير منشورة بقسم التاريخ - كلية البنات - جامعة عين شمس ، وقد أجازتها بامتياز اللجنة العلمية التي أكن لها كل تقدير واحترام ، استاذي الدكتور يونان لبيب رزق - الذي رعاني كإبن - مشرفاً ١٠١/د/ أحمد عبد المنصف محمود أستاذ الإدارة والاقتصاد بالأكاديمية العربية للنقل البحري بالإسكندرية ، ١٠١/د/ محمد عبد الرؤوف سليم بالكلية ، وقد اقتضت ضرورة إعدادها للنشر - بما يتفق مع هذا الحيز - حذف بعض الفصول والعناصر مثلاً فصل خاص بالمؤسسين والمساهمين وانتماءاتهم وكذلك الملاحق ... دون إخلال جوهرى بالمادة العلمية ، والدراسة فى مجملها تعتمد على كم كبير من الوثائق غير المنشورة والدراسات والبحوث والمراجع المتخصصة ، وأوردنا بينها فى قائمة المصادر والمراجع .

وفى النهاية فإنى مدين بالفضل لكل من قدم لى العون ووقف لى جانبي منذ أن كانت فكرة حتى خروجها على هذه الصورة ، أساتذتى فى سائر الجامعات المصرية وخاصة استاذي الدكتور صلاح العقاد ، وأستاذي الدكتور رؤوف عباس والدكتور يواقيم رزق والأخ الصديق الدكتور حمادة مخلوف اسماعيل الذين وقفوا كثيراً لى جانبي ، وفى مجال عمل رؤسائى وزملائى وزميلاتى فى الهيئة المصرية العامة للكتاب وخاصة مركز تاريخ مصر المعاصر والمركز الاعلامى وإدارة النشر وقطاع المطابع ودار الوثائق القومية ... أما زوجتى وأولادى فأنلى أعجز عن التعبير بما يستحقونه من الشكر والعرفان ، وكذلك أبناء قريتى - البركة - ملوى ، أهل نجفينا ... الذين دعوتوا خطوى بكل حب وإخلاص ... أسأل الله أن يجزى الجميع عنى خيراً .

وبصفة عامة فإن هذه الدراسة ما هى الا محاولة يأمل الباحث أن تساهم نقصاً فى المكتبة التاريخية وأن تمثل إضافة فى مجال دراسة البحرية التجارية وتاريخ مصر الحديث .

وبالله التوفيق .

المؤلف .

تمهيد

البحرية التجارية في مصر قبل ١٨٥٤ ماهيتها والمعطيات الجغرافية وخلفيتها التاريخية

- أولا : البحرية التجارية بين عمومية التعريف وخصوصيته
- ثانيا : الموقع الملاحي المصرى فى ضوء المعطيات الجغرافية والتدخل البشرى
- ثالثا : الخلفية التاريخية « البحرية التجارية فى مصر فى عهد عباس باشا الأول »

أولا : البحرية التجارية بين عمومية التعريف وخصوصيته

تشغل البحار والمحيطات ما يقرب من ثلاثة أرباع مساحة العالم (١)، وكان من شأن تلك المساحات أن تمثل حاجزا بين الاتصال ، بيد أن الإنسان تمكن من قهر ذلك الحاجز ، فبسط في « قصة ركوب البحر فصلا ممتعا » (٢) ، وجاء التطور الحضارى فأخضع البحر والأنشطة الانسانية القائمة عليه للعلم والدراسة ، ومن ثم حامت التصنيفات تميز كلا من تلك المجالات على حدة .

أولا : مدخل عام :

بداية وقبل التصدى لمحاولة فهم ماهية البحرية التجارية ، هناك مفاهيم ينبغي ادراكها فى إطار تطور الأنشطة البحرية تاريخيا ، ففي البداية جاءت الملاحة التى يرجع تاريخها الى الانسان الأول ، وهما حين اكتشف طفو الأجسام على سطح الماء وامتطأها بحبه وتعلمه القرىزى ، أو حينما اضطرته الى ذلك غريزة حب البقاء ، ويرى البعض أن الملاحة قد بدأت بصورة جدية ، حينما فكر الانسان « فنا » فى استخدام وتوجيه السفينة الأولى ، للسير بها فى خط سير معين ، ثم أخذ يطور هذا الفن خلال آلاف السنين الى علم واضح الأركان (٣) ، حتى بدت الملاحة فى العصر الحديث تعنى « فن تحديد موقع السفينة » وقيادتها بأمان من مكان الى آخر (٤) .

(١) عبد الحكيم جمال الدين : حرية البحار العامة « مجلة الأسطول » : العدد ٤ ، أكتوبر ١٩٥٣ ، ص : ٦٦ .

(٢) صلاح الدين على الشامي : النمل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ١٩٧٦ ، ص : ١٤١ .

(٣) الفونس حبيب صادق : تاريخ الملاحة ، « الأسطول » : العدد ٧٧ ، فبراير ١٩٦١ ، ص : ١٨ .

(٤) يسير عنه بالانجليزية Navigation is the art of finding the position of the ship ..., and conducting her safely from place to place.

— محمد فرغل : للملاحة البحرية الالكترونية ، مراجعة ياقوت أمين ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ١٩٧٩ ، ص : ١٣ .

ولما كانت الملاحة في ضوء هذه التعريفات قد بدت في صورة مصطلح عام ينصرف « مكانيا » الى سائر المياه سواء كانت في البحار أو المحيطات أو الأنهار وهو ما تتناوله تفصيلا البحوث القانونية (٤) ، من ثم حاولت بحوث البحرية الى التوصل الى تعريف محدد للملاحة البحرية على حدة ، فذكرت « أنها سبيل من سبيل النقل .. في البحار والمحيطات التي هي ملك مشاع للجميع ، وطريق .. أو مرر ينطبق عليه القول المأثور The Oceans Fields are Fair and Free (٥) ، وهي في ذلك تلتقى مع الآراء القانونية في اعتبارها « الملاحة البحرية » أنها التي تتم فعلا في البحر بأوصافه الطبيعية والجيولوجية .

أما من حيث أنواع الملاحة البحرية ، فقد تعددت الآراء حولها ، فالبعض يصنفها تبعا لأهميتها الى نوعين : ملاحية رئيسية تندرج تحتها جميع أنواع الملاحة البحرية بحسب أغراضها كالتجارة وغيرها ثم الملاحة المساعدة كالإرشاد وما الى ذلك ، ثم تقسم بحسب المسافة والأخطار الى ملاحية في أعالي البحار ثم ملاحية ساحلية ، وهذه الأخيرة تنقسم الى ساحلية صغرى أي بين ميناءين على بحر واحد ، وكبرى بين ميناءين على بحرين مختلفين ، أو تقسم النوع ذاته الى ملاحية « ساحلية أهلية » و « ساحلية دولية » (٦) ، ورأى آخر يضيف الى أقسام الملاحة الساحلية « شاطئية أو حدية » (٧) ، وفي الاطار المكناني لاتغفل كون الملاحة بحرية أو نهريّة أم مختلطة بينهما معا

ثم تطرح بعض بحوث البحرية تقسيمات أخرى للملاحة البحرية ، فهي تبعا للمدى : ساحلية ثم مفتوحة في جميع البحار ، أو خليط بينهما ،

-
- (٤) تعرفها البحوث القانونية تارة باداة الملاحة وأخرى تبعا لمكانها ، وثالثة للقانون الذي تعامل به وغير ذلك ، وللمزيد : -
 - د. أميرة صدقي : دروس في القانون البحري ، جزء أول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ط ١٩٧٤/١ ، ص - ص : ٢٩ - ٣٩ .
 - د. محمد طلعت الغنيمي : دراسات في القانون البحري ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ط ١٩٥٧/١ ، ص ص : ١٧ ، ١٨ .
 - د. محمود سمير الشرقاوي : القانون البحري ، جزء أول ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص - ص : ١٤ - ١٧ .
 (٥) أسامة محمد عدل العطى : صناعة النقل البحري ، بحث غير منشور ، بإشراف أستاذ : محمد توفيق ، معهد إدارة واقتصاديات النقل البحري ، أكاديمية النقل البحري ، الاسكندرية ، د. ت. ص : ١ .
 (٦) للمزيد : د. محمد كامل أمين ملش : الملاحة الداخلية في التشريع العربي للقانون ، معهد الدراسات العربية ، القاهرة ١٩٦٥ ، ص - ص : ٣ - ٩ .
 - د. محمود سمير الشرقاوي : مرجع سابق ، ص - ص : ١٨ - ٢٢ .
 (٧) د. أميرة صدقي : مرجع سابق ، ص : ٣٩ .

وتحتوى الساحلية الملاحة الدولية والأهلية ، وطبقا لمدى التوقع الملاحي
الى : ساحلية ، فلكية ، تقديرية ، ساكنة (٨) .

وعلى الرغم من تباين تلك الآراء ، فانها تكاد تتفق جميعا على أن
الملاحة البحرية من حيث اغراضها تنقسم الى ثلاثة أقسام : تجارية وهي
ما يتناوله الباحث ، ثم صيد واخيرا نزهة ، ثم أضف البض
الحربية (٩) .

ثانيا : ماهية البحرية التجارية :

لما كانت البحرية التجارية قد صنفت ضمن الملاحة الرئيسية ذات
الغرض التجارى البحرى الواضح ، فانه لا تيلو ثمة اختلافات كبيرة حول
ماهيتها ، فالمرجع القانونية ترى أنها « هى التى يراد بها نقل البضائع
والمسافرين فى البحر بقصد تحقيق ربح وتخضع للقانون البحرى » (١٠) .

ولما كان هذا النوع من النشاط يتفق مع ماهية النقل التى هى
« حمل الأشخاص والمتاع والأخبار من جهة لأخرى » (١١) ، من ثم اطلقت
بحوث البحرية على ذلك النوع مصطلح « النقل البحرى » تمييزا له عن
الأنواع الأخرى ، ثم قسمته بحسب المكان الذى يتم فيه الى نوعين :
ساحلى ويشمل « نقل ساحلى كبير » ، فى جالة اذا ما كان النقل يتم بين
ميناءين لدولة واحدة واقعين على بحرين مختلفين ثم « نقل ساحلى صغير »
وهو الذى يتم بين ميناءين لدولة واحدة واقعين على بحر واحد ، أما النوع
الثانى فهو ملاحة أعالي البحار ، وهو ما يتم بين موانئ دولة أخرى بفرض
النظر عن المسافة (١٢) ، ثم أضف رأيا آخر ، أن البحرية التجارية
تبعيا لخطوط سيرها تصنف الى خطية (Liner) أى معلومة السير
والزمن ، ثم حرة (Free) (١٣) .

وفى الواقع ، فان مثل تلك الأمور التنظيمية كخطوط السير ومجالات.

(٨) محمد فرغل : مرجع سابق ، ج١ - ص : ١٥ - ١٩ ، وقد أضف لهذه الأنواع
الملاحة بالراديو .

(٩) وزارة النقل البحرى : النقل البحرى ، المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ،
القاهرة ١٩٧٩ ، ص : ٥ .

(١٠) - د . محمد كامل أمين ملحق : مرجع سابق ، ص : ٩ .
- د . محمود سمير العرقاوى : مرجع سابق ، ص : ٢١ .

(١١) د . عبد العزيز مهنا : اقتصاديات النقل ، مطبعة الاقتصاد ، مصر ط ١٩٣٧/٢ ،
ص : ٥ .

(١٢) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص : ٥ ، ص : ٦ .
(١٣) محمد فرغل : مرجع سابق ، ص : ١٦٠ .

تنشاط السفن في البحر ، كانت تتحدد وفقا لما تقرره لوائح (نظمها) الشركات البحرية وما يقوم مقامها ، أما الرؤى القانونية السابق عرض نوعيات منها (١٤) ، فكان يعتقد بها اذا استدعت الضرورة تطبيق القانون البحرى ، وخاصة حين تواجه السفينة حوادث أو أخطار معينة (١٥) ، اذ أن السفينة تعتبر وسيلة أو أداة للملاحة عامة ، تنضوى ضمنها كافة أنواع السفن ومسمايتها (١٥) .

وعلى الرغم من تعدد الآراء حول التعريفات القانونية للسفينة (١٦) ، فإن الآراء لا تختلف حول اعتبارها جزءا من اقليم الدولة التى تحصل عليها ، ولكن السفن التجارية فهى لا تعتبر جزءا من اقليم الدولة (فيما يحدث منها . أو لها) مادامه قد دخلت الموانئ أو المياه الإقليمية للدولة

(١٤) ما لم يتم تناوله تقسيمات مياه البحر الى مياه داخلية (البحار المغلقة وشبه المغلقة) ، مياه إقليمية أو بحر إقليمي خاص بالدولة ، منطقة مجاورة للصايف ، أعالي البحار وتشمل كل أجزاءه المتبقية ، وكانت تحكم تلك التقسيمات عدة أمور للهبة .

للزبد : د . جعفر عبد السلام : قواعد الملاكات الدولية فى القانون الدولى والشرطة الإسلامية ، مكتبة السلام ، القاهرة ط ١٩٨٥/١ ، ص - ص : ٤٧٢ - ٥٢٥ .

- رضا زين العابدين جمه : النطاق المكاني للحرب البحرية ، د الاسطول ، العدد ٥٦ ، السنة ١٦ ، أغسطس ١٩٦٨ ، ص - ص : ٦٤ - ٦٦ .

(١٥) تصنف البحوث القانونية القانون البحرى الى القانون البحرى العام ، والخاص البحرى ، وينقسم العام الى دول بحرى وقانون ادارى ثم جنائى ، أما الخاص فينقسم الى دول خاص بحرى ، والقانون التجارى ولكل من هذه القوانين حين فهم تطبيقى ، أما عن أمثلة تأثير ذلك فى الحوادث فهو فيما يورده الدكتور ملش عن اصطلاح السفينة التجارية المصرية « الشرقية » سفينة هولندية تدعى Batnour فى نهر التاميس فى ١٩ أكتوبر ١٨٧٩ ورفض الحكومة الانجليزية دفع الحكومة المضرة بمسبم الاختصاص ، واستصدرت الشركة الهولندية أمرا من المحكمة البحرية العليا فى لندن بحجز السفينة ، لأن الصدام وقع فى المياه الإنجليزية .

للزبد : - د . أميرة صفدى : مرجع سابق ، ص : ٤ .

- د . محمود سمير الشرقاوى : مرجع سابق ، ص : ٣ ، ٤ .

- د . محمد كامل أمين ملش : مرجع سابق ، ص : ٥١ .

(١٥) درويش النخيل : السفن الإسلامية على حروف المعجم ، جامعة الاسكندرية ١٩٧٤ ، ص : ٥٧ ، وللمزيد سيتم تناول ذلك فى « سفن البحرية التجارية » .

(١٦) تذكر المراجع القانونية عدة آراء حول تعريف السفينة منها « أنها كل منشأة تستخدم فى المير بحرا ، أو أنها كل عاتية تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد » ، وكذلك قولهم « أنها كل منشأة تحمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تستهف الربح » .

للزبد : - د . أميرة صفدى : المرجع السابق ، ص - ص : ٤٢ - ٤٤ ، - د . محمود سمير الشرقاوى : المرجع السابق ، ص - ص : ٤٦ ، ٤٧ ،

أجنبية (١٦) « ، وهي في ذلك عكس السفن الحربية مثلا ، التي تعتبر جزءا من إقليم الدولة أينما حلت ، مع ملاحظة أن جميع السفن البحرية متى غادرت موانئها الوطنية تصبح إدارتها كمجتمع مستقل ، كما أنها مجتمعة تتباين مواصفات كل منها حسبما يقتضيه نشاطها ، ولذا يمكن أن نطلق على البحرية التجارية تبعا لسفنها الخاصة ونشاطها الخاص الأسطول البحرى التجارى Commercial Maritime Fleet ، وإن كان البعض قد أوردته كذلك (١٧) إذا كان مملوكا للدولة ، أما إذا كانت السفن التجارية مملوكة للأفراد أو الشركات المساهمة فاصطاح على أنها Merchant Ships ، وعادة فقد كان عماد هذا أو ذاك مجموعة السفن التجارية The Merchantile marine أو السفن المختصة بالتجارة البحرية The merchant maritime Shipping لكن في ضوء المعطيات التاريخية تناخلت أعمال السفن التجارية مع بعض أغراض ملاحية أخرى ، كان يتم استخدامها أو تحويلها للأغراض الحربية ، كذلك لم يكن يتحدد صراحة في خطوط سيرها هل هي خطية أم حرة ، أو أنها كانت تزاوّل الاثنيتين معا ، وذات الشيء بالنسبة لتقسيمات نشاط البحرية التجارية تبعا للمسافات والأخطار ، فقد كانت تبحر في جميع المناطق الساحلية والاقليمية والمجاورة ، وأعلى البحار أو في بحر واحد أو أكثر ، بين الدولة الواحدة أو عدة دول ، أى أن النشاط لم يكن يتم طبقا للتصنيفات الحاضرة التي عرض لها الباحث ، وإنما كان واقع النشاط مؤيدا لها ومتسقا مع غالبيتها في ضوء ظروف الفترة التاريخية للبحث (*) ، الأمر الذى يدفع بأن مثل هذه التصنيفات القانونية والبحرية الحالية ، لم تكن واضحة المعالم في مصر الحديثة ، خاصة إزاء تحديد ماهية التخصص الدقيق لاستقلال البحرية التجارية وكونها ذات غرض ملاحى محدد .

كذلك يمكن القول بأن عدم وضوح صورة التصنيفات الحاضرة في ضوء المعطيات التاريخية ، قد أدى إلى حقيقتين يمكن ملاحظتهما في غالبية البحوث التاريخية التي تناولت هذا الموضوع وهما :

-
- (١٦) كمال عبد الرحيم : السفن في البحر لأى قانون تخضع « الأسطول » العدد الرابع أكتوبر ١٩٥٣ ، ص : ٦١ .
- د. هشام على صادق : السفينة كمجتمع مستقل ، « الأسطول » العدد ٧٧ البنية ٢٢ يولية ١٩٧٤ ، ص — ص : ٣١ — ٣٨ .
- (١٧) مصطفى محمد عبد العزيز : النقل البحرى في خدمة القوات المسلحة ، « الأسطول » لى العدد والتاريخ ص : ٦ .
- (*) سيتم تناول ذلك من خلال الرصد التاريخى بدءا من المبحث الثالث وحتى نهاية الدراسة .

أولاً : حدث نوع من التداخل فأطلق البعض مصطلح « الملاحة البحرية » مدلولاً لنشاط الأسطول التجاري أو الشركة البحرية (١٨) ، وقد عرض الباحث سلفاً المفهوم الملاحة المستقل باعتباره مفهوماً عاماً تندرج تحت لوائه أنواع متعددة ، متى اقترنت بالبحر .

ثانياً : يرتبط بهذه الملاحظة نقطة أخرى تتعلق بذات التداخل ، فلا يصح الحديث عن نشاط البحرية التجارية منضوياً تحت مصطلح البحرية المصرية ، ويزول إبهام ذلك إذا ما أشرنا إلى العرف البحري (*) الذى قضى بقصر اسم « بحرية » على سفن الحرب والسفن التى تؤدي وظائف الشرطة (١٩) ، وفى غيبة تلك النظرة العرفية تتداخل رؤى كثيرة ، ولذا أصابت بعض البحوث التاريخية حين دققت واتخذت مصطلح البحرية مدلولاً للأسطول الحربى (٢٠) Naval Fleet ، وبالطبع تلك التى حددت الأسطول التجارى مدلولاً للبحرية التجارية (٢١) .

ومن المرجح أن ذلك يرجع إلى عدة عوامل : كتب داخل النشاط بين

(١٨) راجع : - د. أحمد أحمد الحجة : تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر ، مكتبة النهضة العربية ط ١٩٥٨/٣ ، ص : ٣٣٦ .

- د. سمير محمد طه : للملاحة البحرية فى عهد محمد سعيد باشا ، مكتبة سمير دالت ، جامعة عين شمس ، القاهرة ١٩٨٤ ، ص : ١ ، ٣ .

(*) تناولت البحوث القانونية العرف البحري فى مواضع متعددة ، فذكرت د. أميرة سعدى « أن القانون البحرى قد نشأ لقضاء عرفية فى شكل عادات اتفاقية متعارف عليها فى البلاد المهتمة بالملاحة البحرية ، ثم توالى الأخذ بهذه العادات حتى استقر احترامها فى التلوس وأصبح لها قوة الزام ذاتية » ، وأضاف د. جعفر عبد السلام « أن للمؤتمرات القانونية تحاول أن تلتزم أساساً القواعد العرفية السائدة بين الدول كأساس لسلها فى مجال وضع اتفاقية لقانون البحر » ، وأضاف د. سلامة عبد الله « لذا وجب حتماً أن تكون نصوص القانون .. موافقة للعرف » .

للزبد : - د. أميرة صفى : مرجع سابق ، ص : ١٥ ، - د. جعفر عبد السلام : مرجع سابق ، ص : ٤٨٦ .

- د. سلامة عبد الله : مقدمة القوانين ، مطبعة رعمسيس ، القاهرة ١٩١٣ ، ص : ١٦ ، ١٧ .

(١٩) مجلة الجيش المصرى : المجلد الثالث من المجلد الأول ، يناير ١٩٣٩ ، « بحث تاريخى فى البحرية » ص : ٣٦٠ .

(٢٠) السيد سيد أحمد دياب : البحرية المصرية خلال حكم اسماعيل ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ، رسالة ماجستير غير منقودة بأشراف د. / عمر عبد العزيز ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة طنطا ١٩٨٥ ، ص : ج ، من المقدمة .

- د. محمد محمود السروجى : البحرية المصرية فى العصر الحديث « تاريخ البحرية المصرية » جامعة الاسكندرية ١٩٧٣ ، ص : ٦٠٧ ، ٦٠٩ .

(٢١) د. محمد منبجى : تاريخ مصر الحديث من محمد على إلى اليوم ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ط ١/ ١٩٣٦ ، ص : ١٣١ .

السفن الحربية والتجارية وعدم بروز دقيق في بعض الفترات التاريخية لبور كل منها على حدة ، أو لعدم تبلور النشاط في أوجه متكاملة ، وربما لغيبه وثائق البحرية التجارية المصرية وهو الأرجح ، وعلى أية حال ، فإنه في ضوء الرؤى التصنيفية والنظرة التاريخية يمكن القول بأن « البحرية التجارية » (الأسطول التجاري) هي فرع متميز من الملاحة البحرية ، مجال نشاطها البحر بجميع أجزائه ، أدواتها الأولى السفن البحرية للأغراض التجارية بمواصفاتها المتميزة ، وعملها الأول النقل والتجارة ، في إطار النظم البحرية التي تكفلها السيادة الوطنية والقوانين الدولية » .

ثالثاً : أهمية البحرية التجارية وواجباتها :

تبدو أهمية البحرية التجارية الأولى والأساسية فيما تقوم به من دور في نقل التجارات الدولية عبر البحار ، ولما كان التبادل الدولي عبارة عن المعاملات التجارية في صورها المتعددة ، التي تنشأ بين أفراد وحكومات يقطعون وحدات سياسية مختلفة ، ومن ثم أصبح هذا التبادل ذا طبيعة مزدوجة ، لأن كل دولة تعتبر مصدرة ومستوردة في وقت واحد (٢٢) ، وهذا الازدواج كان يملئ بالضرورة وجود سفن تلزم لنقل حركتي أو شقي التبادل وهما الصادرات والواردات ، التي تشمل بطبيعة الحال البضائع والركاب والأخبار اتساقاً مع طبيعة النقل .

وقد أذكر من أهمية استخدام السفن في النقل الدولي حتى نهايات فترة البحث خلال القرن التاسع عشر ، أنها تكاد تكون الوسيلة الغالبة والرئيسية في حركة النقل العالمي ، أما اعتماداً على كون المياه في البحار والمحيطات وغيرها هي الغالبة على سطح الكرة الأرضية ، وبالتالي فهي المتسع الأكبر الذي يتيح الحركة لأدوات النقل البحرية ، وإما لكونها كانت تسبق في الاستخدام تبعاً للتطور الحضاري العالمي وسائل النقل الدولية الأخرى ، التي لم تكن قد استخدمت بعد كالوسائل الجوية (*) أو البرية الحاضرة المتمثلة في السكك الحديدية ، وخاصة على مستوى مصر والدول المجاورة .

(٢٢) د . حسن كمال : أصول التجارة الدولية ، ص : ١٢ .
 (*) جاءت فكرة في المجلة الأمريكية To use the sea عن النقل البحري ومقارنة أهميته وجدواه بالنسبة للنقل الجوي تقول « من . قال بأن النقل بالطائرة أسرع من النقل البحري ، فلو قادراً بين حمولة الطائرة وعدد الرحلات التي يمكن أن تقوم بها لكي تنقل كمية البضائع التي تنقلها مركب واحدة ، لملأنا من هو أسرع » .
 - شريف علي حجازي : النقل البحري كاحد عناصر القوة البحرية ، بحث غير منشور بإشراف أ . محمد شفيق ميرو ، قسم إدارة واقتصاديات النقل البحري ، الأكاديمية العربية للنقل البحري ، الإسكندرية ، ص : ٣٥ .

وبالإضافة إلى ذلك فإن النقل البحري قد بدأ حسبما يراه البعض « الأمثل في خدمة التجارة الدولية (لأنه) الأرخص والأقل كلفة ، وهو الأكثر مرونة واستجابة للنمو المتوالى في حجم هذه التجارة » . ويزكى هذا الاستخدام قاعدة اقتصادية تقول أن رأس المال الذى يوظف فى عملية النقل البحري يكون الأقل دائماً بالقياس إلى أجرة نقل الطن الواحد بالمقارنة مع استخدام وسائل النقل البرى ٠٠ ، (٢٣) ، وهى بذلك تعتبر الركيزة الأساسية لقيام التبادل بين الدول ، ومن ثم تبدو واجبات البحرية التجارية متلازمة مع أهميتها ، مع كونها تلعب دوراً هاماً ومتزامناً مع تطور التبادل وهو ما فسره البعض بقوله عن علاقتها بالتبادل التجارى :

« ٠٠ هذه العلاقة ٠٠ تكاد تكون عضوية قبل أن تكون موضوعية ، فعلمية النقل البحري تدعم التجارة ٠٠ والتجارة تدعم عملية النقل البحري . لحساب الحركة المرنة بين مجتمع الدول ٠٠ ومن ثم يكون النمو متوازياً ومتوازناً بينهما » (٢٤) .

ومن الوجهة الاستراتيجية ، يمكن للدولة توجيه النقل البحرى بشكل أو بآخر ، بما يسمح بخدمة أهدافها الأكثر حيوية ، وحسبما يذكر البعض فى هذا الشأن أنه « فى أوقات السلم تعمل على تحقيق الأهداف الاقتصادية للدولة ، وتقديم الخدمات الحيوية للأسطول الحربى ، وتعمل فى أوقات الحرب على تحقيق الأهداف الاستراتيجية للدولة أساساً » . علاوة على ما يمكن أن تقدمه لخدمة الأهداف الاقتصادية » (٢٥) ، وهذا يفسر ملكية الدولة لهذا النشاط تارة ، ودعمها شركاته تارة أخرى .

وفى هذا المجال تفتقد البحرية التجارية بما تؤديه من دور أحد أركان قوة الدولة اتساقاً مع ما تراه النظريات الحديثة من أن « قوة الدولة البحرية لا تتحدد فقط بالأسلحة والقوات التى تملكها والتى يمكنها أن تؤثر بها على الأحداث ، ولكنها تحدد أيضاً بأسطولها التجارى ٠٠ وجغرافيا المحيطات ومظهرها البحرى ٠٠ » (٢٦) ، وأيد ذلك رأى آخر فى وصفه القدرة البحرية Sea Power « بأنها هذا الشكل من القوة

(٢٣) د. صلاح الدين على الشافى : مرجع سابق ، ص : ٢١٨ ، وقد كانت دواب الحبل من المستعملة فى النقل البرى بين مصر ومغاربها حتى نهاية فترة البحث .
(٢٤) المرجع نفسه ، ص : ٢١٧ .
(٢٥) د. عبد الحكيم الركاى : الاقتصاد السياسى ، ج ١ ، القاهرة ط ١/ ١٩٦٦ ، ص : ٩٠٩ ، ٩١٠ .

— مصطفى محمد عبد المؤيز : مرجع سابق ، ص : ٦ .
(٢٦) يرى ذلك الإمبرال جورشيكيوف : عن : رشا وحشد حسين : القوة البحرية والتأثير السياسى « مجلة الأسطول » : المجلد ٩٤ السنة ٢٨ ، مارس ١٩٨٠ ، ص : ٤٩ .

الوطنية التي تمكن مالكيها من ارسال جيوشه وتجارته عبر البحار والمحيطات (٢٧) « ٠٠ » ، ومن ثم فالسلاح البحري يحقق الجانب العسكري بينما تحقق البحرية التجارية الجانب الاقتصادي .

ولعل الشيء ذاته هو الذى حدا بالبعض الى القول بأن الاجابة على جواز اطلاق كلمة « استراتيجية » على غير الامور العسكرية ، هي بلا تردد « نعم » ، « فقد أصبح واضحا مدى ترابط الامور المدنية بالامور الحربية وتداخلها بما يتعذر معه الفصل بين اهتمامات المستقبلين بكليهما ، فما الاستراتيجية الا منهج تتحكم فيه نفس العوامل الجغرافية والاقتصادية والبشرية والعلاقات الدولية ، التي تتحكم فى أى أعمال كبيرة على مستوى الامة ، ولا اختلاف بين المنهجين الا فى طبيعة مقومات أحدهما وأدوات تنفيذها عن الأخرى « (٢٨) » .

أما بالنسبة لأهميتها واجباتها المطلقة بالنسبة لاقتصاديات وقوة المجتمع ، فانها فضلا عن امكانية قيامها بالنقل والتموين فى وقت الحروب ، فانها تظهر على الدوام أهمية امتلاك الدولة لأسطول تجارى وذلك لتحقيق عدة امور يوجزها الباحث نقلا عما يشرحه البعض ، وتمثل فى :

(منع المصاعب التي تكتنف خدمات النقل البحري فى أوقات الحروب ، - تقليل اعتماد الدولة على الغير - ، التأثير فى (الأوساط) الملاحية ، - (امكانية تحقيق) التكامل الاقتصادى (البحرى) ، تنمية الصادرات ، - تحسين وضع ميزان المدفوعات) (٢٩) .

وفى ثنايا هذه النقاط تبرز جزئيات تتمثل فى كونها مصدرا أو موردا هاما للعمليات الأجنبية (٣٠) ، فضلا عن تحقيقها عدم رضوخ النشاط الاقتصادى للدولة خارجيا للسفن الأجنبية ، وبالإضافة الى ذلك يتحقق من خلالها توفير فرص عمل للعمالة الوطنية ، ويعتبر الاقتصاديون أجور النقل التي يتقاضاها الأسطول التجارى بمثابة زيادة فى قيمة الصادرات (٣١) .

(٢٧) يرى ذلك « سيرتوانس » قائد البحرية البريطانية . من : عبد الرحمن عطية : القوة البحرية والقدرة البحرية ، « مجلة الاسطول » : العدد ٨٦ السنة ٢٦ ، يولية ١٩٧٨ ، ص : ٤٦ .

(٢٨) شريف على حجازى : مرجع سابق ، ص : ١ .

(٢٩) للمرجع نفسه ، ص - ص ٣٥ - ٤١ .

(٣٠) محمود عبد الهادى : التجارة عبر البحار والنقل بالسفن ، « مجلة الاسطول » : العدد ٧١ السنة ٢٠ ، يولية ١٩٧٢ . ص : ٨٦ .

(٣١) أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى فى مصر ، « الدار القومية للطباعة والنشر » ، القاهرة ط ١/١٩٥٩ ، ص : ٩٢ .

ولاشك أن تحقيق الأمور السابقة يحقق أهدافا استراتيجية جوهرها اقتصادى وذات جدوى سياسية ، ففى وجودها تنتفى إمكانية اتخاذه الدول الأجنبية من نشاط سفنها وسيلة ضغط اقتصاديه سياسية ، وأيضا فى الجانب السياسى تؤدى دورا معنويا حين ترفع السفن أعلام الدول فى البحار التى تجوبها (٣٢) ، كما تحقق التواصل الاجتماعى بين الأفراد من جراء انتقالاتهم فضلا عما يترتب عن ذلك من تواصل ثقافى وسياحى .

أما بالنسبة لعلاقتها بالموانئ ، فإنه لا يمكن انكار أهميتها فى تنشيط عمل الموانئ ، بما توفره من فرص للعمالة فى هذه الموانئ . لعلمة السفن ، أو بما تنجيه من رواج حركة النشاط الداخلية بين الميناء ودخل البلاد ، بالإضافة الى الشق الخارجى الذى تؤديه .

لذلك يمكن القول بأن البحرية التجارية ذات شقين ، الأول يرتبط بجوهر عملها فى التجارة والنقل الخارجى فى اطار وفائها بمقومات النشاط الوطنى ، وذلك فى عدة مجالات يشير لها البعض بقوله « انها لا تحقق فقط أهدافا اقتصادية .. بل أيضا .. أهدافا سيادية .. كذلك .. تحقق أهدافا حضارية ، حينما تنقل الأفكار والثقافات والمدنيات من مكان لآخر » (٣٣) .

أما الشق الثانى فهو ما يمكن أن يضيفه نشاطها على صعيد الدولة ذاتها داخليا عن طريق أجهزتها الادارية ، أو دورها فى تنشيط عمل الموانئ الوطنية .

تلك هى الصورة المثل لأهم واجبات البحرية التجارية ، ولكن لكى تقوم بحرية تجارية فى دولة ما فهذه يلزمها توافر عدة ظروف ودوافع فى مقدمتها بحرية الدولة ودرجتها ، ثم الامكانيات الطبيعية والبشرية ومدى توافر قاعدة حكومية واقتصادية متفهمة لأهمية وجودها ، وقد يعبر عن درجة بحرية الدولة والامكانيات الطبيعية بالعناصر الجغرافية ، ومن ثم تاتى بقية الظروف بفعل التدخل البشرى ، وهو ما يحاول الباحث تناوله فى العناصر التالية فى ضوء الظروف التاريخية ، وذلك للوقوف على ظروف البحرية التجارية المصرية والدور الذى قامت به فى هذا القياس .

(٣٢) سميح أحمد إبراهيم : سياسة الدولة وعلاقتها بالاستراتيجية البحرية ، « مجلة الاسطول » : العدد ٢٧ السنة ٩ فبراير ١٩٦١ ، ص : ١٠ .
(٣٣) جمال عبد البر : ذاتية القانون البحرى ، مجلة الاسطول العدد ٦٤ السنة ١٨ ، أغسطس ١٩٧٠ ، ص : ٤٩ .

ثانيا : الخلفية الجغرافية

يتناول هذا الحيز التمهيدى ، العناصر الجغرافية فيما يتصل بالموقع الملاحي لمصر (٢) ، ثم التطورات الملاحية التي طرأت على الموقع بفعل التدخل البشرى . وذلك لانتهاء الى الخلفية التاريخية للبحرية التجارية ذاتها .

« مدى استبعاد الموقع الجغرافى المصرى للنشاط الملاحي »

يشغل الموقع المصرى جغرافيا ، قطرا مربع الشكل ، يحوى تقريبا مساحة تزيد قليلا عن المليون كيلومتر مربع « ١٩٦٠ ١٠ ١٠ كم ٢ » ، وتمتد بين دائرتى عرض ٣١° ٣٠' شمالا ، ٢٢° ، جنوبا (شمال خط الاستواء) وبين خطى طول ٣٠° ٣٦' شرقا ، ٢٥° غربا (شرق جرينتش) .

اما بالنسبة لاجمالى أطوال الحدود المصرية فيبلغ نحو ٤٩٨٤ كيلومترا ، منها الحدود البحرية ٢٥٨٤ كم ، اما البحرية فهي نحو ٢٤٠٠ كم ، يبلغ طول الساحل الشمالى على البحر المتوسط الممتد بين رفح والسلوم حوالى ٩٥٠ كم ، ويبلغ الساحل الشرقى على البحر الأحمر من طابا حتى الحدود السودانية نحو ١٩٥٠ كم (٣٤) .

فاذا تأملنا هذا الموقع ، نجد أن حدوده البرية على الرغم من طولها النسبى عن البحرية تقل جدوى استخدامها تبعا للظروف الطبيعية التى تتخللها ، فهي نحو ١٢٨٠ كم فى الحدود الجنوبية مع السودان ،

(*) يرى البعض أن عملية ركوب البحر ذاتها واستخدام السفن ، تحكمها ضوابط متنوعة تنشأ لى جعلها تأسيسا على عاملين هامين هما ، العامل الطبيعى أى البحر ، ثم العامل الاقتصادى من حيث اقتصاديات الاطارة والتشغيل للسفن ، وبين هذا وذاك يستهدف التدخل البشرى التوافق مع ابعاد العوامل الطبيعية فى التشغيل .

د - صلاح الدين الشافعى : مرجع سابق ، ص : ١٥٢ .

(٣٤) - د - جمال حمدان : شخصية مصر ، المجلد الثانى ، عالم الكتب ، القاهرة ١٩٨١ ، ص : ٤٩٧ .

- د - محمد فاتح عقيل : أهمية الموقع الجغرافى لموانئ مصر العربية « تاريخ البحرية المصرية » جامعة الإسكندرية ١٩٧٣ ، ص : ١٥ .

و ١٠٩٤ كم غربا مع ليبيا ، واخيرا ٢١٠ كم شرقا في اقصى حدود سيناء (٣٥) ، وهذه المواقع تمر غالبيتها عبر صحارى قاحلة ، وتعتبرها الظروف الجوية القاسية صيفا وشتاء ، بينما الحدود البحرية طريق اتصال خارجي ، يوفر لها البحر سيولة مائية ، كما أنه في الوقت الذي يكون الاتصال البري المباشر قاصرا على الأقاليم المجاورة ، نجد البحر ينقل ذات الاتصال لأي من الدول المجاورة وغير المجاورة ، حسب قدرات وامكانيات الأداة الملاحية (٣٦) .

ومما زاد من قيمة هذه الاطلالة البحرية ، أنها جاءت طبيعية على بحرين تتكون بامتدادهما مع سواهما منطقة البخر الخمسة (المتوسط - الأحمر - الخليج - نزوين - الأسود) ، ويشكلان مع المحيطين الاطلسي والهندي ، السلسلة الفقرية في عالم البخر والملاح والقوة البحرية (٣٦) ، ومن ثم بدت مصر بموقعها المركزي المتوسط هذا ، دولة طريق من الطراز الاول ، ويدعم هذا الرأي ما يذكره البعض عن أهمية قيمة الموقع اذا ما كانت الدولة تشرف على جبهات بحرية كثيرة ، وتطل على محيطات او بحار مفتوحة ذات سواحل طويلة (٣٧) .

لذلك ، فإن الموقع المصري على الرغم من غلبة أطوال حدوده البرية نسبيا ، الا أن قيمته الحقيقية تبدو في اطلالته البحرية ، إذ أن حدوده هذه تتيح له فرصة الاتصال الخارجي بعالم البحر المتوسط ، ودول ساحلي البحر الأحمر والخليج العربي (الفارسي) وبلاد الشرق الأقصى ، ومن ثم فقياس قيمة الحدود البحرية يبرزها التصنيف الكيفي لا الكمي ، وذلك في قياس حدودها للنشاط تبعاً للنظريات الجغرافية (٣٨) ، حيث أصبحت مصر بفضل موقعها هذا ، دولة ذات جبهتين أو ساحلين بحرين ، وفي ذات الوقت محورا ملاحيا قصيرا يسهل الوصول منه واليه بحريا .

(٣٥) د. جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٤٩٧ .

(٣٦) ظلت ذواب الحمل بطنها وقلة حمولة الوحدة الواحدة هي الأداة الرئيسية لارتداد الطرق البرية الخارجية مصر حتى نهاية فترة البحث .

(٣٦) د. جمال حمدان : المرجع السابق ، ص - ص : ٧٨١ - ٧٨٧ .

(٣٧) د. محمد قانع عقيل : مرجع سابق ، ص : ٦٥ .

(٣٨) يصنف علماء الجغرافيا درجة البرية أو البحرية للدولة « كما » بعمل نسبة أطوال حدودها ، وصنفوا الدول تبعاً لذلك إلى : بحرية تغلب على أطوالها الصفة البحرية ، ودول تغلب على أطوالها الصفة البرية ، ودول برية تماما ، أي ليس بها حد بحري ، ولكن لا كانت تلك الطريقة تعنى بالكلم دون الجدوى ، فمن ثم استعملوا القياس « الكيفي » القائم على قياس جدوى أنواع الحدود ، فجاءت تصنيفاتهم الدول إلى : دول ذات جبهة بحرية واحدة ، ذات جبهتين بحريتين ، ذات ثلاث جبهات بحرية ، دول بحرية تماما .

- المزيد : د. محمد عبد الفتاح سعودي : الجغرافيا والعلاقات السياسية الدولية ، للكتبة النموذجية ، القاهرة ١٩٨٢ ، ص - ص : ١٤ - ٢٩ .

وتبعاً لهذا الموقع أصبحت مصر حسيماً عبر عنها الدكتور جمال حمدان « ٠٠ عين القلب ، حيث تجتمع فيها القارات الثلاث (آسيا - أفريقيا - أوروبا) وتفرق البحار الداخلية الهامة ٠٠ » (٣٩) .

وقد ساعد على إبراز قيمة السواحل المصرية ، أنه وجد بها العديد من الموانئ الطبيعية وشبه الطبيعية ، التي تحولت غالبيتها الى موانئ بفضل التدخل البشرى منذ أزمان سحيقة (*) ، حتى بدت واضحة المعالم فى مطلع العصر الحديث ، وبدأ من تلك الموانئ على ساحل البحر الأحمر السويس والقصور وبعض المواقع الساحلية الأخرى كميناب والطور ، أما على ساحل البحر المتوسط فكانت موانئ دمياط ورشيد والاسكندرية ، وبعض المواقع الأخرى كإبي قير والبرلس (٤٠) .

وعلى الرغم من أن الموانئ وليدة العمل الاصطناعى بصفة عامة أى التدخل البشرى ، فإنه من شأن هذا العمل تجهيز الميناء بالانشاءات التي تخدم الملاحة البحرية كالأرصعة والرباط فى المرفأ ، والمستودعات والورش وأبنية التشغيل (٤١) ، وتذليل طرق الاتصال بالظهر (*) ، بالإضافة الى العلامات الإرشادية للسفن ، وكذلك ما تحتاجه من إجراءات الشحن والتفريغ ، غير أن قيمة الموضع الجغرافى (أى داخل حدود الاقليم) ، تتحدد فى التوجه البحرى - فضلاً عما يمتلكه من الموانئ - بقيمة الظهر وسهولة الوصول إليه ، وربما حدث الصحارى الواقعة خلف الموانئ من فائدتها ، فجاءت الموانئ قليلة بالنسبة لطول الساحل ، ولذا بدت أهمية

(٣٩) د. جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٦٩١ .

(*) المرفأ هو قطاع من سطح البحر يكون محمياً بطريقة طبيعية او صناعية ، ولن أنواعه الرئيسية : الموانئ الطبيعية ، شبه الطبيعية ، انشائية اصطناعية ، على أنه لا يستغنى المرفأ الا من خلال ميناء يولى له التجهيزات والحركة ، وهذا للميناء يكون يتدخل الانسان لذا يعتبر اصطناعياً ، حيث يمر بمراحل الاختيار ، ثم تجهيز المرفأ وأخيراً تجهيز الميناء .
- د. صلاح الدين الشامى : مرجع سابق ، ص - ص : ١٦٠ - ١٩٥ .

(٤٠) د. نعيم زكى فهمى : طرق التجارة الدولية بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٧٣ ، ص - ص : ١٣٠ - ١٣٤ .

(٤١) د. صلاح الدين الشامى : المرجع السابق ، ص : ١٨٨ .

(*) كلمة الظهر مصطلح ألماني كان يعنى المنطقة الواقعة خلف الميناء ، وقد ظهر في الجغرافيا بمعنى Back Country أى ظهر القطر ، واتسع فيما بعد الى أنه الاقليم الذى يرسل ويستقبل البضائع وقد يقسم الى ظهر محلي Local Hinter Land أى خلف الموانئ مباشرة ، ثم اقليمى Regional أى الاقاليم والمناطق الأقرب للميناء ، ثم قومى National لكل أنحاء القطر ،

- أحمد السيد محمد الزامل : الموانئ البحرية على ساحل البحر الأحمر ، رسالة ماجستير غير منشورة بإشراف د. محمد المصمم ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ١٩٨٤ ، ص ١١ ص : ٢٢٠ ب ٢٤١ .

وجود ممرات وطرق تصلها بالداخل ، وهذه تكسب السواحل جدوى حقيقية في مزاولة النشاط البحري ، على أنه في حيز السواحل ، كان من مظاهر الطبيعة ، أن الجزر المواجهة للسواحل المصرية جزر صخرية أو مرجانية ، تكونت نتيجة انفصالها .. بسبب حركات الانخفاض أو عوامل التعرية .. (٤٢) ، بدا من الممكن استغلال بعضها كمحطات لإرشاد السفن وخاصة في البحر الأحمر ، وإن كان البحر ذاته قد احتوى على الشعاب المرجانية التي كانت تعترض الملاحة ، بالإضافة إلى التيارات البحرية والهوائية المتعارضة معظم العام (٤٣) .

أما الساحل الشمالي حيث البحر المتوسط ، فقد ميز هذا الساحل خلوه من الشطوط والحوجز المرجانية ، وإن كان قد وجدت به اوسابات رملية وطينية خاصة على جانبي مصبات الدلتا ، تسبب عاققة رسو السفن ، أما المد والجزر والرياح فهي أكثر هوائية ، لأنها غربية أو شمالية غربية في الريح والضيف والخريف ، وفي الشتاء تهب من الجنوب الغربي (٤٤) .

وعلى كل ، فإنه لما كانت عملية الملاحة تستلزم التوافق مع المناظر الطبيعية ، فإنه بفعل استخدام الخبرات والأدوات الملاحية ، يمكن الاستفادة من اتجاهات الرياح في الرحلات البحرية ، وكذلك السير بعيدا عن الشعاب المرجانية ، وبفعل الإصلاحات في الموانئ يمكن التغلب على الارسابات (٤٥) ، وهو ما يقع على عاتق العنصر البشري في الظروف التاريخية .

على هذا الأساس يمكن القول ، بأن الموقع الجغرافي المصري في إطار المعطيات الطبيعية ، أوجد قاعدة جغرافية يمكن من خلالها ممارسة الملاحة البحرية ، وتذكر الأحداث التاريخية أنه حين استفاد العنصر البشري من مميزات الموقع هذه ، بنيت مصر قوة بحرية لا يستهان بها في عهد المماليك (*) .

(٤٢) د. محمد فاتح عقيل : مرجع سابق .. ص : ٤٣ ، وسيتم مناقشة ذلك في البحث الخاص (ظروف قيام النشاط .. القنارات والشمندورات) .

(٤٣) د. آية يونس جرجس : البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربي والصراع العالمي ، مكتبة الحبيب ، القاهرة ١٩٧٩ ، ص - ص : ١٢ - ٢٤ .

- د. أمين محمود عبد الله : الجغرافية التاريخية لحوض البحر الأحمر ، المطبعة الحديثة ، أسبوط ١٩٧١ ، ص - ص : ١٥ - ١٣ .

(٤٤) د. محمد فاتح عقيل : المرجع السابق ، ص - ص : ٣٦ ، ٢٩ .

(٤٥) د. تميم زكي فهمي : مرجع سابق ، ص : ١٢٥ .

(*) لهم البرتغاليون أن استقرارهم في الهند وازدهار تجارتهم لن يتم الا بالقضاء على تجارة العرب ومصر ، فأسند حكمهم عام ١٥٠٢ م فملكتهم إلى القائد البرتغالي دى جانا ، =

مثلاً كانت الميزات ذاتها مطمعا للدول الاستعمارية ، التي تأكد تنافسها
معا ايان الحملة الفرنسية ، وأصبحت جدوى قوة مصر ، تكمن في مدى
افادتها من موقعها البحرى ، الذى بدأ فيه البحر أهم طرق اتصالاتها
وعلاقاتها الخارجية ، وبلت البحرية التجارية قوية الصلة بهذا الموقع حيث
يرتبط به نشاطها مباشرة ، كما أنها أحد ضروب الافادة من الموقع البحرى .

ولما كانت ظروف التطور الحضارية تمتد آثارها الى المعطيات
الجغرافية الطبيعية ، وذلك بفعل التدخل البشرى من أجل تهيئتها بالصورة
التي تحقق الافادة منها لصالح الانسان ، لأنه فى بعض الأحيان قد تكون
الصورة الطبيعية غير ملائمة فى بعض جوانبها لمخترعات الانسانية ، ومن
ثم تحتاج الى هذا التدخل ، وذلك فيما يتصل باملاحة فى اطار تهيئة
السواحل والموانئ لنشاط السفن ، أو بالأحرى التطور الذى طرأ على الموقع
الملاحى المصرى منذ بناء مصر فى عهد محمد على .

= بسد المدخل الجنوبي للبحر الأحمر عند عدن ، وفى عام ١٥٠٦ م تم استيلاؤهم على سقطرى
فتم لهم التحكم ، ثم كانت النهاية بهزيمتهم للماليك فى موقعة شول عام ١٥٠٨ ،
ثم ديو عام ١٥٠٩ ، وكان ذلك ايلذانا بنهاية دولة للماليك . - المرجع نفسه ، ص ص :

١٤٤ ، ١٤٥ .

ثالثا : الخلفية التاريخية

البحرية التجارية في مصر في عهد عباس باشا الأول :

في جو التنافس بين المور الأجنبي الذي استفحل أمره على الشواطئ المصرية ، وبين دور السفن المحلية الذي تهدد أمره في المجال الخارجي ، أطلقت بدايات حكم عباس الأول ، الذي دعمته عناصر إيجابية تقوى على المنافسة ، ومحاولة النهوض بأمر البحرية التجارية إذا أقدم على ذلك ، منها الموانئ التي اهتم محمد علي بأمرها وربطها بالظهر الإقليمي ، والترسانات ، ثم ما بقي من حصيللة البعثات العلمية ، وخبرات رجال الأسطولين التجاري والحربي ، وعلاوة على ذلك المدرسة البحرية « المتخصصة » ، بالإضافة الى تقلص دور البحرية التجارية الأجنبية وخاصة البريطانية داخل مصر ، مع وجود حركة تجارية مزدهرة بالسواحل .

من خلال توافر هذه العناصر ، بات الأمر الملح ، أو بالأحرى التساؤل التاريخي - وإن كان ذلك مجازا - هل كان من شأن سياسات عباس باشا الأول الإحياء ، أو الاستمرار في نفس دور محمد علي إزاء البحرية التجارية المصرية ، أم أنها كانت في غير صالحها ، وبالتالي في صالح النشاط الأجنبي ؟

تكاد تجمع البحوث والدراسات التاريخية على أن فترة حكم عباس كانت على النقيض من فترة محمد علي ، أو بالأحرى عهد انتكاسة في بعض المشروعات ، وحتى يكون الحديث دقيقاً ، يتم تناول شقي النشاط البحري التجاري في السواحل المصرية ، أو بمعنى أدق البحرية التجارية المصرية والأجنبية .

أولاً : البحرية التجارية المصرية :

ترجح شواهد عهد عباس باشا الأول ، أنه قد أثر ألا يشارك في هذا النشاط على الصورة المرجوة ، بالرغم من توافر تلك الموروثات السابق

الإشارة إليها ، بل ان عهده قد اتسم منذ البداية بعدة أمور مثبطة للنشاط المصرى . حيث بدأ فى الاستفتاء عن خدمات الخبراء والفنيين الأجانب الذين كان قد تعاقد معهم من قبل (٤٦) ، وقد يكون تفسير ذلك ، ما أقدم عليه من سياسة مالية تنشد محدودية الاتفاق على قدر الإيرادات . وهذه الإيرادات لم تكن تتسع للاتفاق الا فى حدود معينة ، وقد فسر البعض بعضا من جوانب سياسته تلك ، فى أنه لم يشجع خدمة الأجانب (٤٧) ، أو أن حذره السياسى جعله لا يعطيهم الفرصة للتدخل فى شئون البلاد ، ولم يدع الفرصة للموجودين منهم ، للنيل من خير البلاد بما يشبع طمعهم ، كما أنه لم يتجه لهم للاستئانة ، واجتهد فى أن يحافظ على ميزانيته دون الاحتياج الى الدين ، وأن يسد العجز ذاتيا بكل الطرق الممكنة (٤٨) . ولكنه فى هذا الصدد شغل عساكره البحرية فى مد الخطوط الحديدية (٤٩) ، وهذا يعنى عدم الاستفادة بالكفاءات فى مجالاتها ، أو بالأحرى عدم الاستفادة بهم فى العمل الملاحي ، وهذا يعنى اضعاف العمل البحرى المصرى .

قد تكون تلك السياسة فى ظاهرها مقبولة ماليا ، ولكنها فى الواقع كانت تحمل سمات التضارب ، لأننا شاهدنا فى الفترة السابقة ، كيف شجعت البحرية الأجنبية من قبل دولها ، وهو ما لا توفره مثل هذه السياسة ، وقد زاد من الضرر بالمشروعات المصرية التى يمكن استثمارها من جانب الأفراد ، أنه لم يوجد التفهم الجوهري لمعنى مشاريع الاستثمارات ، من ذلك أن عباس الأول كان قد أقرض فى بدايات عهده لأحد الأرمن ويدعى الكسانيان ، أموال بيت المال من القصر والأرازل والثرى ، لكي يستثمرها فى عمليات مصرفية ، ولكن سرعان ما صودرت الأموال لدى الأرمنى ، اثر خلافات وقعت بينه وبين المقرضين ، بحجة أن أموال الفوائد المطلوبة بنسبة ١٠٪ محرمة ، وأنها تعتبر ربا فى الشريعة (٥٠) .

فى الواقع لم تقتصر تلك السياسات المضرة على الأموال وامكانية الافادة منها بطريقة أكثر عملية فى تشغيلها ، بل تعداها الى الأمر الاخطر

-
- (٤٦) السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٤٤ ، ٤٥ .
 (٤٧) د: أمين مصطفى عفيفى : تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث ، الانجلو المصرية ، القاهرة ط ١/١٩٥١ ، ص : ٢٤١ .
 (٤٨) « الأمير » محمد على : مجموعة خطابات وأوامر خاصة بالمفوض له عباس باشا ، الأول ، دون جهة طبع أو تاريخ ، محفوظ بدار الكتب القومية ، برقم ح ٨٥١٣ ، ص : ٢ .
 (٤٩) ٥٠ محمد صبرى : مرجع سابق ، ص : ٨١ .
 (٥٠) د: عبد الحكيم الرفاعى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ٨٠٠ . وقد حاول سميد باشا تحويل المتبقى من أموال الائتمام لأسهم فى شركات البحرية راجع ما سيتم تناوله (ظروف وقيام البحرية التجارية المصرية) .

وهو اغلاق مشروعات بعينها ، كان انشاؤها نوعا من التطوير لامكانيات المجتمع المصرى ، وكذلك نوعا من التطور للحاق بالعلوم المصرية ، وجاء هذا واضحا فى أبرز ميادين النشاط الخارجى ، وهو التحرك البحرى ، اذ اصدر الباشا امره فى فبراير ١٨٤٩ بالفاء المدرسة البحرية المخصصة ، التى كان قد أنشأها محمد على بالاسكندرية ، وتم تسريح المصريين وتوزيع بعضهم على الأعمال الادارية .

أما بالنسبة للبعثات العلمية ، فقد انكشبت مع اغلاقه المدرسة ، وبالرغم من قلة المبعوثين فى عهد الذين لم يتعد عددهم عامة ٤٨ مبعوثا ، فانه لم يفكر فى ايفاد أحدهم للتخصص فى الشئون البحرية أو صناعة السفن ، وعامة فقد عبر عنه البعض بقوله « طمس العلم فى البلاد .. وأنه عطل الأسطول وبتد بعض السن .. » (٥١) .

وقد حاول الكثيرون البحث عن أسباب ذلك ، ففسرها البعض بالرجعية ، والبعض الآخر بانتفاء طموحه (٥٢) ، بينما فسروا أسباب موقفه من البحرية خاصة بظروف شخصية ، تتعلق بكراهيته عمه محمد سعيد باشا ، الذى كان قائدا عاما للأسطول فى عهد محمد على ، فلما تولى الحكم ، حقد على البحرية جملة واحدة فأهمل شئونها (٥٣) ، وإن كان الدكتور محمد صبرى يضيف رأيا آخر مفاده « أنه لما شغلت عساكره البحرية بمد السكك الحديدية ، تعطلت حركة السفن ودار الصناعة ، فأنحطت بذلك البحرية المصرية » (٥٤) .

إزاء هذه الصورة ، يمكن القول بأنه لم يوجد ثمة جهد يذكر له فى خدمة النقل الملاحى ، سوى ما تؤديه السكك الحديدية فى ربط الموانئ بالظهير أو ببعضها البعض (*) ، وما عداها فيقدم نموذجا للتقاعس إزاء النشاط البحرى .

(٥١) - السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٤٥ .

- أمين سامى : تقويم النيل « عصر عباس وسعيد » ، المجلد الأول من الجزء الثالث ، دار الكتب ، القاهرة ١٩٣٦ ، ص ٧٣ .

(٥٢) - د. أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص : ٢٤١ ، - دافيدس لاندز : بنوك وباشوات ، ترجمة د. عبد العظيم أليس ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص : ٧٣ .

(٥٣) عبد الرحمن الرافى : عصر اسماعيل ، الجزء الأول ، دار المعارف ، القاهرة ط ١٩٦٨/٣ ، ص : ٢٣ .

(٥٤) - د. محمد صبرى : مرجع سابق ، ص : ٨١ .

(*) كانت مصلحة المرور قالة بذاتها قبل انشاء السكة الحديدية ، ولا عين سليم بك بوظيفة مأمور صوم السكك الحديدية فى ٢٧ رجب ١٣٦٩ هـ/ مايو ١٨٥٣ ، كان أول رئيس لها بخلاف مدير المرور ، وبمدها فصل فى ٢١ رجب ١٢٧١ هـ/ ١٩ إبريل ١٨٥٤ =

ولما كانت هذه المعطيات لا تتفق مع كيان التطور الحضارى الانساني، فإن عباس الاول كان لابد وأن يوشف من كاسى الاهمال ، اذا ما اختبرته الأحداث التاريخية التى تحتاج للنشاط البحرى ، وجاء الاختبار فى نهايات حكمه ، وذلك أنه أثر حرب القرم صدمت اليه الأوامر السلطانية فى ٤ يوليو ١٨٥٣ ، بضرورة اعداد الجيوش والأماطيل لمساعدة الدولة العثمانية ، حينئذ تذكر اهماله الشئون البحرية ، وأصدر أوامره بضرورة عودة العمال والصناع الى ترسانة الاسكندرية ، من أجل تجهيز السفن التى سوف تنقل الجنود (٥٥) ، وبذلك دب النشاط ثانية فى دور صناعة السفن ، لكى تلبى طلبات القوة البحرية ، التى أبحرت من الاسكندرية فى ٣٠ يوليو ١٨٥٣ ، ثم توالى من بعدها الدفعات الأخرى ، وعندما توفى أورث سعيدا من بعده ، ضرورة تكملة المشوار الذى بدأه ، بحكم ما يربطه بالدولة صاحبة السيادة فى ظل المعاهدات الدولية والفرمانات ، التى كانت تحتم على مصر مساعدة الدولة العثمانية ، على اعتبار أنها إحدى ولاياتها ، وإن كان الاهتمام فى هذا جاء مركزا على الجانب الحربى ، وقد كانت بعض الإصلاحات يمكنها خدمة البحرية التجارية ، حيث بدأ وضع علامات مرور ارشادية للسفن واستعدادات فى مينائى الاسكندرية ودمياط .

وعلى الرغم من أن هذا الدرس جاء متأخرا لعباس الاول ، الا أنه كان من الدوافع الملحة فى عهده خلفه لتطور الامكانيات الملاحية المصرية .

واذا كانت البحرية التجارية المصرية فى عهد عباس باشا الأول قد اضمحل دورها ، فإنه مما يعزى الباحث عن الأسطول التجارى تبعا لمزايا الموقع الجغرافى المصرى ، أنه لابد وأن يجد له أثرا رغم صمت المراجع ، اذ لا يمكن لهذا الموقع الملاحي أن يصبح فى عزلة ، ولذا نرجح وجود سفن مصرية كانت تتبع الباشا ، على الأقل لاستخدامها فى سياحته الخاصة ، حيث أشارت الوثائق الى بدء انشاء احدها ، كما أشارت الى ملكية ابنه الهامى باشا ، بعض السفن التجارية التى كانت تنتقل بين الاسكندرية

= بسبب احوالة السكك الحديدية الى مصلحة المرور وجعلها مصلحة واحدة بعنوان « عموم المرور والسكة الحديد » .

— أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من الجزء الثالث ، ملحق « نبذة عن تاريخ المرور والسكك الحديدية » .

— « الأمير » محمد عل : مرجع سابق ، ص : ٩١ .

(٥٥) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٤٥ ، ٤٦ .

والاسكندرية (٥٦) مثلما حاول محمد سعيد باشا انشاء بعض المراكب
ذهبية ، الخاصة به (٥٧) .

لكن وعلى الرغم من هذه المحاولات ، فان الانشاءات البحرية مجتمة ،
كانت من القلة بحيث لا يمكنها الصمود أمام النشاط البحرى الأجنبى ، ومن
ثم يمكن القول بأن عهد عباس الأول شهد انحسارا ملحوظا لمهود البناء
السابقة فى مجال البحرية التجارية المصرية ، ولم يكن من تركته التى خلفها
من بعده سوى مؤشرات يمكن اجمالها فى ضرورة النهوض بأمرها لتلبية
الحروب أولا ، ثم للحد من نشاط السفن الأجنبية ، التى لا شك كانت
غية البحرية المصرية فرصة لاستفحال نشاطها ، وهذا النشاط يعرض
له المبحث أو العنصر التالى .

ثانيا : البحرية التجارية الأجنبية : -

كانت بداية عهد عباس الأول مباشرة بتقليص نفوذ شركات البحرية
الأجنبية وخاصة البريطانية فى داخل مصر ، حين أصبحت الحكومة المصرية
مسئولة عن نقل البريد ، بعد أن رفضت تجديد الامتياز الأجنبى لشركة
الهند الشرقية المنتهى عام ١٨٤٨ (٥٨) ، لكننا سرعان ما نقرأ عن تخصيص
« قلاطه » لتعمير « ذهبية » البريد الهندى بنشاء على طلب القنصل
البريطانى ، وذلك فى ترسانة بولاق (٥٩) ، وكذلك أقيمت نسبة رسوم
امتياز تجارة الترانزيت للمنوحة للشركات البريطانية $\frac{1}{4}$ % بعد أن حاول
محمد على زيادتها $\frac{3}{4}$ % من قبل وفى ٥ شوال ١٢٧٠ هـ (١٨٥٤) ، أصبحت
 $\frac{1}{2}$ % (*) ، وقد يكون هذا التمييز الانجليزى ، من جراء وقوف بريطانيا الى

(٥٦) محمد على « الأمير » : مرجع سابق ، ص - ص ٨٧ - ٩٠ .

(٥٧) للمرجع نفسه ، ص ١٣٨ ، ١٣٩ .

(٥٨) جون مارلو : تاريخ الذهب الاستعمارى لمر ١٧٩٨ - ١٨٨٢ ، ترجمة د. عبد العظيم

رضان ، مجلة الكتاب ١٩٧٦ ، ص : ٥٢ .

(٥٩) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : دفتر ٤٥ صادر مية تركى ، ترجمة مكتبة

رقم ٧٢ بتاريخ ١٩ شبان ١٢٦٦ هـ من المية السنية الى الترسانة ببولاق ، ص ٨٩٥ .

(*) خص جون مارلو السفن الانجليزية بهذه النسبة $\frac{1}{4}$ % . بيد أن الوثيقة كانت واضحة
الاشارة دون تخصيص لها وأن النسبة هي رسم مرور البضائع على صفة العموم ، وذلك
فيما نفرد الأمير محمد على من وثائق .

- محمد على « الأمير » مرجع سابق ، ص : ٩١ - جون مارلو : للمرجع السابق .

ص ، ص : ٧٧ ، هامش (٧٦) ٩٥ .

جانبه إبان أزمة التنظيمات أو حين توليته (٦٠) ، وفي ذات التمييز فاز الانجليز بأسرع من الفرنسيين في الوصول إلى اتفاق بخصوص مد الخط الحديدى ، اثر الاتفاق الذى وقعه نوبار بك نيابة عن الحكومة ، مع روبرت استيفنسن R. Stephenson فى ١٢ يوليو ١٨٥١ (٦١) ، وبذلك سبقوا الجهود الفرنسية قبل الحصول على امتياز حفر قناة قنات قنات البحرى ، ولعل ذلك يبرز للأذهان قصة وكيفية التغلغل الأجنبى داخل الأراضى المصرية ، حيث جاءت فى مشروعات النقل البرى التى تخلى الملاحه الخارجية ، وفى هذا المجال لا يمكن اغفال ما كان مرجوا من تحقيق الفائدة للمجتمع المصرى من جراء مد السكك الحديدية فى أراضى الوادى ، بدلا من اتصالها المباشر فى الصحراء ، ولكن الغاية لم تكن المجتمع قدر ما كانت خدمة التجارة البحرية وغيرها من أنشطة بحرية أخرى ، وهذه كانت لها أهدافها الاقتصادية الظاهرة ، ولكن دون التأويل على الاقتصاد بمعزل عن السياسة .

على أنه كان قد حدث فى أواخر عهد محمد على نوع من إزالة الحواجز التى كانت موجودة بين حياة الأجانب والهيئة الاجتماعية المصرية ، لا سيما بعد فتح باب الهجرة على مصراعية أمام الأوربيين بعد حوادث ١٨٤٨ السياسية فى أوروبا (٦٢) ، أثر اندلاع ثورة عارمة فى باريس فبراير ١٨٤٨ ، أطاحت بالملك لوى فيليب Louis. P. ، وفى نفس

(٦٠) د. لطيفة محمد سالم : بريطانيا ومصر بين التسوية وتولية عباس الأول ، المجلة إنباريغية مج ٣٣ القاهرة ١٩٨٦ ، ص ٣٦٠ ، ٣٦١ .

(٦١) يضيف الدكتور الشناوى أنه لتحسين الطريق البرى ، قام عباس باشا بإيعاز من صديقه قنصل بريطانيا العام فى مصر ، برصف طريق السويس الصحراوى بالأحجار بوبرش ٣٠ مترا ، وهو ما تم حتى الحسينية ، أما السكك فانه قد شرع فى تنفيذها بعد تصديق الباب العالى ، وعندما توفى كانت السكك قد امتدت من الإسكندرية الى كفر العيس على الضفة الغربية تجاه مدينة كفر الزيات ، بينما تشييد وفاق الأمير محمد على الى مد الخط باللقسم من الحسينية الى السويس فى أول جمادى الآخرة ١٢٦٥ هـ ، والسكك الحديدية عند وفاة الباشا كانت ٧٠ ميلا من القبارى الى صغهور « مزدوج » ، ثم خط « مفرد » الى كفر الزيات .

- « الأمير » محمد على : مرجع سابق ، ص ٧٤ ، ٩٣ . - د. عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس ومنطقتها فى العصر الحديث « السويس » ، مطابع سجل العرب ، الدار المصرية للتأليف ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص ١٢٩ - ١٣٢ .

- أ. ف. دى كوسوف : مجلة فى تاريخ السكك الحديدية لمصرية ، تريب محمد لهى : مجلة سكك حديد الحكومة لمصرية : السنة الأولى الممد الثالث ، مارس ١٩٣٢ ، ص ٢٠ .

(٦٢) د. صالح رمضان : الحياة الاجتماعية فى عهد اسماعيل ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ١٩٧٧ ، ص ١٠٣ ، ١٠٤ .

الوقت تقريبا ، نشبت ثورات فى فيينا وبوهيميا والمجر ، كما قامت ثورات فى الولايات الألمانية وفى شبه الجزيرة الإيطالية ، وهذا التوافد بما يدعنه من امتيازات واتفاقيات تجارية زاد من نفوذ الجاليات الأجنبية فى مصر ، ومثل هذه الأمور كانت قد استقرت قبل مجيء عباس الأول للحكم ، ولكن بوجودهم زادت صلات السفن الأجنبية بأنشطة مواطنيها داخل مصر ، ولما كان محمد على يحاول الإمساك بزمام الأمور ، فلم تكن حلقة الاتصالات التجارية ، تتم بذات الكفاءة التى وجدت فى عهد عباس الأول الذى افتقر لبحرية تجارية مصرية .

وكان مما يزيد من خطورة هذا المد الأجنبى ، أن الاهتمام بموقع مصر الملاحي لم ينقطع على الصعيد الدولى ، فلم يكن الأمر مقتصرًا على تهئية طريق الأوفرلاندروت فحسب ، بل واثرت عملية حفر قناة تصل البحرين منذ أواخر عهد محمد على بدرجة أقوى من سابقتها، حيث كونت الجمعية الدولية وجمعية لدراسات قناة السويس "Société d'Etudes du Canal de Suez" فى أواخر ١٨٤٦ ، وقسمت مجموعات عملها الى ثلاث برئاسة فرنسي ، انجليزى ، نمساوى (*) ، ومن خلالها برزت أهمية مشاركة الشركات البحرية ، فالهيندس النمساوى نيجريللى Luigi Negrelli كان يستعين بإمكانات شركة اللويد البحرية النمساوية فى قياس الأعماق ، والهيندس الانجليزى ستيفنسن Stephenson كان يحاول كسب تأييد شركة الهند الشرقية الانجليزية لمشروع القناة ، وليستغل إمكاناتها فى اجراء البحوث الميدانية فى ميناء السويس ، وطلب منها التقدم بطلب رسمى للحكومة المصرية للتصريح بالقيام بهذه الدراسات ، وبالنسبة للجانب الفرنسى ، فقد كانت غرفة التجارة فى « ليون » من أولى الهيئات الاقليمية الفرنسية المشجعة للمشروع (٦٣) .

وقد كان من أثر تخوف محمد على وتحفظ الدولة العثمانية ، ثم تقاعس شركة الهند الشرقية ، ثم معارضة الحكومة البريطانية ، أن تشتت جهود الجمعية ، ولكن أدركت الدول وخاصة النمسا ، أن هذا المشروع لا يمكن لجمعية أو هيئة خاصة القيام به ، ومن ثم تحولت النظرة الى الاهتمام الدولى وضرورة مساندة الحكومات (٦٤) .

(*) كانت قد تكونت فى ألمانيا عام ١٨٤٥ لذات الغرض جمعية ليبزج La Société de Leipzig

(٦٣) جون مارلو : مرجع سابق ، ص - ص : ٥٨ - ٦٢ .

- د. عبد العزيز محمد الشناوى : قناة السويس والتيارات السياسية التى أحاطت بانشائها ، ص ١ ، ص - ص : ٥٠ - ٦٣ .
(٦٤) المرجع نفسه ، ص : ٥٩ .

لقد أعطت هذه الخلفية مؤشرا لما يمكن حدوثه في عهد عباس الأول. إذا مشروع حفر القناة ومعارضة بريطانيا ، وكجزء من تصعيد المعارضة المتبادلة بين الدول حيال المشروعات في مصر ، وكانت فرنسا والنمسا تعارضان مشروع السكك الحديدية، ولما قام الأب أنفانتا Prosper Enfantin بمساع ذات طابع دبلوماسي بين الدول ، وانتهاز فرصة عقد اتفاقية كلايتون بلور Clayton-Bulwer بين الولايات المتحدة الأمريكية وانجلترا في ١٦ أبريل ١٨٥٠ حول قناة بناما ، وكتب في ٢٣ أغسطس ١٨٥٠ الى زميله ستاربولك ، يدعو له لبذل المساعي لكي تمهد كل من فرنسا وانجلترا والنمسا ، اتفاقية مشابهة بخصوص قناة السويس ، وبذات المعنى كتب الى زميله نيجريللي ، كما امتدت أمنيته الى روسيا ، التي عارضت الخط الحديدي في مصر ، ولكن مع نشوب حرب القرم بات اشتراكها متعذرا ، ومع ذلك لم يفقد الأمل ، فكتب في ٢٨ نوفمبر ١٨٥٣ ، ١٦ فبراير ١٨٥٤ الى البارون دي بروك de Bruck ممثل النمسا في الأستانة ، يقترح عليه ادراج مشروع القناة في جدول أعمال مؤتمر الصلح ، ولكنه نصحه بالتريث مع الإبقاء على جمعية الدراسات واستمرار نشاطها (٦٥) .

لقد ترجبت هذه الاهتمامات الدولية بالمشروعات ذات الصلة المباشرة. وغير المباشرة بالنشاط الملاحى (قناة السويس - السكك الحديدية) ، أهمية الموقع الجغرافى المصرى ابان تطور استخدام البخار فى السفن ، الذى أبرز ضرورة وجود مواقع ملاحية ، ومحطات بحرية قصيرة ، فمصر كانت توافقه ، بدرجة تفوق والى حد كبير المروء حول طريق الرأس (رأس العشم أو الرجاء الصالح) ومثل هذه العلاقة ، كانت تترجم أيضا حركة السفن حول الموقع المصرى ، فهذه الحركة قد شهدت نشاطا متزايدا ، على الرغم من انتهاج عباس الأول نظاما اداريا كان يهوى حركة مزورها ، وذلك حين قرر خروج السفن من الموانئ وخاصة السويس بالترتيب ، الذى لم يترتب عليه تأخر خروجها ودخولها فى ضوء الترتيب فحسب ، وإنما كانت تنتج عنه كثافة فى مصاريف الشحن والتفريغ ويؤدى الى تأخر نقل الركاب والبضائع (٦٦) .

وعلى الرغم من ذلك فقد وجعلت حركة مزدهرة ، بسبب النشاط الدولى المتزايد فى الاستخدامات التجارية وكبشال يدعم ذلك ، تسوق الرصيد التالى لما تردد منها على ميناء الاسكندرية فى الفترة التى.

٦٥) للمزيد : المرجع نفسه ، ص - من : ٦٠ - ١٦ .

(٦٦) د - أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص : ٢٣٦ .

استغرقها حكم عباس الأول ، مقترنة بحركة الركاب ، كما يلي (٦٧) : -

السنة	عدد السفن	الركاب	السنة	عدد السفن	الركاب	السنة	عدد السفن	الركاب
١٨٤٩	١٦٥٠	١٧٤٣٥	١٨٥١	١٨٣٧	١٧٦٠٣	١٨٥٣	١٥٧٨	١٩١٣٨
١٨٥٠	١٨٣٤	١٧٥٧٤	١٨٥٢	١٧٦٦	١٨٣٠٣	١٨٥٤	١٠٢٣	٢٣١٧٢

ولم يكن البحر الأحمر بعيدا عن ذلك التزاحم من السفن ، ويتضح ذلك من الاحصاء التالى للمتروك منها على ميناء السويس (٦٨) : -

السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن
١٨٤٩	١١٩	١٨٥١	٢٠٥	١٨٥٣	٢٢٥
١٨٥٠	١٤٦	١٨٥٢	٢٠٤	١٨٥٤	٣٦٩

نخلص من هذا العرض التمهيدى الى أن البحرية التجارية المصرية فى عهد انتكاسة البناء التى لازمت النشاط فى عهد عباس باشا الاول ، لم تغد من الموروثات الملاحية من عهد سلفه والتى كان أهمها ترسانتى الاسكندرية وبولاق ، وخبرات المبعوثين والطلبة البحرية ، والعمالة المدربة فى السفن ، ثم الاصلاحات التى تمت فى الموانئ . والمشروعات التى تمت فى الداخل لصالح النشاط البحرى كحفر المحمودية أو تمهيد الطرق ، وغير ذلك .

وعلى الرغم من هذه الموروثات . فان عدم وجود بحرية تجارية مصرية حقيقية فى عهد عباس الاول لم يوجد الاستفادة من هذه الموروثات ، وبالتالي كانت هذه الاصلاحات فى صالح نشاط السفن الأجنبية ، ومن ثم بدا

(٦٧) بالنسبة للسفن فهى اختزال لهذه السنوات من احصاء اكبر عن : هل مبارك ، واما الركاب فاحصاهم عن الوقائع .

- على مبارك : التخطيط الجديدة لمصر القاهرة ، ج ٧ مع ٢ ، للطبعة الاميرية بولاق مصر ، ط ١/١٣٠٥ هـ ، ص : ٧٩ .

- الوقائع المصرية : المجلد ٥٠٦ بتاريخ اول ابريل ١٨٧٣ ، ص : ٤ .

(*) هذا الرقم اختلف لدى على مبارك فذكره (١٧٥٧٤) ولا ترجعه لعدم وضوحه بالطبعة ولعدم وجود مضمينات ملاحية تفسر هذا النص .

(٦٨) عن : هل مبارك : للرجع السابق ، ص : ٨٢ .

العصب واقعا على لاحقيه ، فى أن يحققوا الافادة من امكانيات الموقع الجغرافى والتطوير البشرى لامكانياته الملاحية والخبرات والانشاءات الموروثة فى صالح نشاط مصرى ، وهذا ليحققوا من خلاله الواجبات التى يمكن أن تؤديها البحرية التجارية المصرية ، ومتى تحقق ذلك كان وصلا بالبناء ، أو معلما من معالم الوفاء بحاجات الدولة أو المجتمع وتوصلا مع التطور ، وان لم يتحقق ذلك فهو نموذج الانتكاسة الذى يتيح الفرصة كاملة لافادة النشاط الأجنبى الذى كان فى تطور مستمر .

حقيقة تختلف الظروف التاريخية مثلما تختلف شخصيات الحكام ، ومع هذه الاختلافات تبرز لكل فترة تاريخية ظروفها ، وفى هذه الظروف تتم مناقشة البحرية التجارية المصرية فى العناصر التالية .

الفصل الأول

ظروف قيام النشاط البحري التجارى المصرى

- أولا : تطور شخصية الحاكم والظروف السياسية
- ثانيا : تطور ظروف التبادل الخارجى
- ثالثا : تطور الحركة البحرية والاصلاحات الملاحية

ظروف المجتمعات كثيرة ، قد تتفاوت أو تتباين في فترات زمنية ما ، والبحرية التجارية كنشاط في أحد المجتمعات ، يجرى دورها جزءاً من دور شامل لحركة المجتمع ، يلبي احتياجاته ويغرضه ، ويلاحظ أن الفترة التمهيدية قد أفرزت عدة عناصر ، يمكن الاسترشاد بها في قياس الظروف اللازمة لقيام أو تطور البحرية التجارية المصرية - لتأدية ذلك الدور - ، هذه الظروف أو العناصر ، يمكن إجمالها في شخصية الحاكم والظروف السياسية ، ظروف التبادل الخارجي ثم التطورات الملاحية ، وذلك فيما يتصل بالنشاط عامة ١٨٥٤ - ١٨٧٩ ، حيث توافرت جوانب أخرى تتصل فنيا بالسفن ذاتها وتطورها ، وذلك تبعاً لاستخدام البخار في تشغيلها ، ونتابع فيما يلي هذه العناصر المؤثرة في تطور ظروف قيام البحرية التجارية المصرية (*) .

أولاً : تطور شخصية الحاكم والظروف السياسية

(١) شخصية الحاكم :

يتم تناول هذا العنصر تأسيساً على جانبين ، أولهما : أثر نشأة وشخصية الحاكم في نشاطه وسياسته ، وثانيهما : أثر تلك السياسات على البحرية التجارية ، حيث أفرزت طبيعة الحكم في تلك الفترة شخصية الحاكم الأوتوقراطي ، ومن ثم تبلو أهمية تناول هذا العنصر ودوره تجاه العمل البحري .

فيالنسبة لمحمد سعيد باشا ، كان ذا نشأة بحرية منذ الحقه والده بالأسطول برتبة مساعد « تحت رئاسة » « مطوحي باشا » ، وكثيراً ما كان

(*) هناك فصل خاص بالمؤسسين وللمساهمين بين دوافع التأسيس وعوامل التصفية ناقش فيه الباحث التزاماتهم وقيمة مساهمات كل من المصريين والأجانب ودلالة ذلك في رسم حركة المجتمع ، ولم يتضمنه هذا الكتاب ، وإنما تحويه رسالة الباحث غير المنشورة بكلية البنات - جامعة عين شمس ١٩٩١ ص - ٢٢٣ - ٢٦٨ ، وكمثال لبعض ما رسدهناه في التحليلات راجع ملحق رقم (١) .

يشهد أوامره بضرورة الاجتهاد والتفوق في تحصيل العلوم والفنون البحرية (١) ، وحسبما يذكر البعض « أنه كان ينظر الى الملاحين كآقارانه سواء بسواء ، لا يميزه عنهم الا ما قد يظهره عليهم بالجد والعمل ، وقد ظل يطيس رؤسائه ، حتى أصبح مر عسكر الدونمة ، أى القائد العام للأسطول في أواخر أيام أبيه » (٢) .

وقد استمر محمد سعيد حاملا لرتبة أمير البحار ، حتى استقال من منصبه هذا عام ١٨٥٢ ، اثر خلافه مع عباس باشا الأول (٣) ، هذا عن نشأته الأولى .

أما اذا كنا بصدد تقييم العلاقة بين هذه النشأة واهتماماته البحرية ، فانه قد أظهر قبل ارتقائه الحكم ، تفوقا في اشرافه على صناعة « ذهبته » الخاصة في ترسانة بولاق ، وقد استحوذ بذلك على إعجاب عباس الأول ، الذى لم يخف إعجابه بالتصنيع أيضا ، وعبر عن ذلك بقوله فى مكاتبه له :—

« .. بلغنى .. أن هذه الذهبية (٤) ، صنعها جميل وشكلها لطيف ، فأريد أن أرى مهارة صنعها ولطافة شكلها ، وأرجو من دولتك أن ترسلوا الذهبية الى طرفنا ، لأن أرى .. بعينى ، ثم أعيدها الى طرفكم بلا تأخير (٥) » .

ومثل هذه المكاتبات الوثائقية ، وبعض الآراء المنصفة له فى التمرس البحرى ، توجب التحفظ ازاء ما يورده « ماولو John Marlowe » من « أنه لم يفرم بالبحر أو الأسطول فى يوم من الأيام » (٥) .

ومما يثبت الاثر العميق للتنشئة البحرية ، أن سميدا اتجه منذ بداية حكمه الى إعادة فتح المدرسة البحرية ، وانتخب لها من تلاميذ المدارس الحربية العدد الكافى ، وكان ذلك الافتتاح معبرا عن فلسفة معينة تنم عن خبرة عميقة بالعمل البحرى ، تبرزها تلك الرواية التى يوردها « اسماعيل سرهنك » ، حيث يذكر أن أحد أمراء البحرية قال فى حضرة سعيد باشا :

(١) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مطقة ١٢٦ فرمات ملفات المائلة مستخرج من دفتر ٥٠٤ مية تركى ، ترجمة أمر كريم رقم ٢٤٨ بتاريخ ٣ وجب ١٢٥٠ هـ من محمد على الى نجلنا .

(٢) جيوج يانج : تاريخ مصر من عهد المالك الى نهاية حكم اسماعيل ، ترجمة على أحمد شكرى ، مطبعة الرحمانية ، القاهرة ١٩٣٤ ، ص : ١٨٨ .

(٣) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مطقة ١٢٠ فرمات ملفات المائلة « كرامة محمد سعيد » ، الفصل الثانى ، ص : ١ .

(٤) راجع ما سيتم تناوله « سفن البحرية التجارية لمصرية » .

(٥) محمد على « الأمير » : مرجع سابق ، ص : ١٣٨ ، ١٣٩ .

(٥) جون ماولو : مرجع سابق ، ص : ١٢٤ .

« ٠٠ » لقد كثر عدد الضباط المتخرجين من المدارس البحرية ، الا انه ليس لمصر ما يكفى لتوظيفهم » .

١٠ فاجابه سعيد ، بأن « ٠٠ » المدرسة البحرية لابد من وجودها ، وتخرج الضباط منها ، لأن ذلك يحتاج الى زمن طويل ، بخلاف الحصول على السفن ، فانه أمر سهل . « (٦) »

وعلى حد تعبير « مارلو » ، كان سعيد أكثر ميلا من سلفه لادخال الاصلاحات في مصر (٧) ، أى وجد لديه الاستعداد الشخصى ، ولید التنشئة البحرية ، ونضيف الى ذلك ما ذكره الدكتور أمين عفيفى حين عرض لشمسية سعيد باشا ، وعبر عنه بقوله :

« ٠٠ » كانت تربيته تختلف عن تربية عباس ، اذ تعلم فى الخارج .٠٠ وكان مختلطا بالأجانب محبا لهم ، يكرم وفادتهم .٠٠ ويعمل على ارضائهم ، كما كان محبا للأبهة والعظمة .٠٠ خيرا محبا لشعبه والعمل على رفاهيته وراحته .٠٠ » (٨) .

ومن المرجح أن التنشئة البحرية ، هى التى اكسبته ميزات عملية فى فهم ماهية العمل البحرى وأهميته واعتباره البحرية التجارية اما أن تكون تلبية لاحتياجات المجتمع فى المحيط الخارجى تمشيا مع ظروفه التطور ، أو أنها مظهر من مظاهر الأبهة الرمزية للسيادة فى البحار ، أو دليلا على كرمه فى تشجيع الملاحة الأجنبية .

وإذا كانت هذه المؤشرات الاعتبارية ، يبرزها تناول نشاط البحرية التجارية ذاتها فى مختلف مراحلها ١٨٥٤ - ١٨٦٣ ، الا أنه مع الإيجابية الواضحة ، الناتجة عن ظروف شخصية وتنشئة سعيد باشا أصبحت الفرصة مهيأة لوجود بحرية تجارية مصرية ، حتى مع اختلاف دافع قيامها تبعا لأى من الصور الثلاث المتعلقة بهذا المنصر .

أما « اسماعيل باشا ١٨٦٣ - ١٨٧٩ » ، فهناك من ذكر حين تناول شخصيته ، أنه قد تعلم فى أوروبا وتشبع بحضارتها ، له شخصيته التى تظهره بأنه الحاكم فقط ، وأنه الإدارى وأنه المصلح ، يبدى رغبته فى

(٦) اسماعيل سرمدك : حقائق الأخبار عن دول البحار . ج ٢ . مطبعة بولاق مصر

ط ١/١٣١٤ هـ . ص : ٥٢ :

- السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٥٢ .

(٧) جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٢٤ .

(٨) د . أمين مصطفى عفيفى : مرجع سابق ، ص : ٢٧٧ .

الإصلاح والاحياء والانشاء ، وبما شهده العصر من سعى لأن تكون مصر أمام الأجانب قطعة من أوروبا (٩) .
كما رصد بعض معاصريه صفات تدعّم هذا التناول ، حيث عبروا عن ذلك بقولهم « انه كان ذكيا محبا للرقى » (١٠) .

أما بالنسبة لتنشئته فقد كانت حربية ، وذلك منذ التحاقه بمدرسة سان سير الحربية L'Ecole Militaire de Saint-Syr عام ١٨٤٨ (١١) ، على أن مثل هذه التنشئة ، لا شك كانت توفر لصاحبها مفاهيم تعبر عن مدلول قوة الدولة ، وهذه القوة كانت فيما تشتمل على البحرية التجارية أو الأسطول التجاري ، الذى يمكن استخدامه الى جانب الأسطول الحربى ، ولعل اهتمام اسماعيل باشا بهذا الجانب البحرى ، يفسره ارساله أحد أبنائه لدراسة العلوم والفنون البحرية فى البحرية الملكية الانجليزية The Royle Marine (١٢) ، ويفسر أيضا ما يسوقه القنصل العام الأمريكى البرت فارمان Farman, A. ، من أن اسماعيل باشا ، عندما قدم له قائد إحدى البوارج الأمريكية (*) ، أخذ الخديو يوجه اليه سلسلة من الأسئلة التى تخص سفينته ، وكذلك ما يفيد امتلاكه سفننا خاصة (١٣) .

إن هذه الشواهد ، تعتبر مؤشرا على رغبة أن تغدو البحرية التجارية

(٩) نفسه ص : ٢٨٤ .

(١٠) من ذلك : مكاتبة ليموان Le Moyne قنصل فرنسا فى مصر الى وزير خارجيته ٢٤ فبراير ١٨٦٨ ، ومكاتبة هنرى بلور Henry, B سفير إنجلترا فى الاستانة الى وزارة خارجيته فى ٢٠ يوليو ١٨٦٤ ، مكاتبة بتلر George, H. Butler قنصل الولايات المتحدة الأمريكية فى مصر الى وزارة خارجيته فى ٢٨ مايو ١٨٧٠ . عن : - جورج جندى ، جاك تاجر : اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ١٩٤٧ ، ص ص : ١٤ ، ١٥ .

— Guindi, G. Bey & Tager, J. : Ismail d'après Les documents officiels, le Caire, 1948, pp. 14, 15.

(١١) للرجع نفسه ، ص : ٨ .

(١٢) نفسه ، ص ص : ١٢ ، ١٣ .

(*) بادجة والجمع يوارج ، قيل عن أصل اشتقاقها أنها مصرية عن اللفظة « بيرة » الهندية وهى سفينة حربية كبيرة تنفذ للقتال ، وكان الهولنديون أول من استخدموها فى العصر الحديث ، ومنهم انقلبت للأقطار الأخرى .

للزيد : - درويش النخيل : مرجع سابق ، ص ص : ١٠ ، ١١ .

- محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦١٨ .

(١٣) البرت فارمان : مصر وكيف غدر بها ، ترجمة عبد اللتاح عنایت ، مراجعة على جمال الدين عزت ، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٤ ، ص : ١٣ .

لديه ، جزءا من رموز بناء دولة على غرار الدول المتحدية ، استيعابا لمفهوم قوة الدولة التي تتسق مع ذكاء الحاكم وتنشئته ، كذا مظهرا للتطور انساقا مع حبه للرقي ، وكلا العاملين قد ضمنا قيامها ، اذا ما توافرت مقوماتها الملاحية بالإضافة الى الجانب الاقتصادى والسياسى ، أو بالأحرى ما يضمن حركة تبادل خارجى نشطة .

(ب) تطور الظروف السياسية :

بداية تجدر الإشارة الى عدة ملاحظات تتعلق بملاحة السفن التجارية المصرية وضمنان تمتعها بالحماية فى البحار تبعا للظروف السياسية : -

أولا : أن العرف والقانون البحرى خولا السفن التجارية حرية الملاحة فى البحار العامة منذ أمد بعيد ، ولكن مع ملاحظة أن فقه القانون الدولى ، لا يعتبر السفينة التجارية جزءا من اقليم الدولة التى ترفع علمها ، مادامت قد دخلت الموانئ أو المياه الإقليمية لدولة أجنبية ، وبالتالي لا ينطبق قانون دولة العلم على السفينة فيما يقع منها ، وإنما ينطبق عليها قانون الدولة صاحبة الاقليم الذى تواجدت فيه عند وقوع الحدث ، وذات الشيء ينطبق على طاقمها اذا نزل ميناء أجنبيا (١٤) ، ومن ثم بدا البحر العام محورا ملاحيا مشاعا .

ثانيا : لما كان موقع السفينة التجارية فى المياه الإقليمية ، متفاوتا فى آثاره السياسية ، التى تترتب عليها جوانب قانونية ، وبدت الفروق بين تواجد السفينة فى مياه دولتها وتلك الدول الأجنبية ، من ثم جاءت المعطيات التاريخية فى إطار تبعية مصر السيادية للدولة العثمانية ، ضامنا لنطاق ملاحى أكبر للسفن المصرية ، بما امتلكته الدولة صاحبة السيادة من موانئ ملاحية كثيرة تتبعها مياه إقليمية فى بحار هامة ، أشارت اليها الفرمانات بأنها « البحر الأحمر والأبيض (المتوسط) ، الأسود والبحر المحيط » (١٥) . انساقا مع كون السفن المصرية واقعة للبريق « العلم »

(١٤) - د . أحمد عبد الهادى : جنسية السفينة التجارية - دراسة مقارنة - مجلة كلية الحقوق « جامعة فازوق الأول : المجلد الأول ، السنة الثانية ، يناير - مارس ١٩٤٥ ، ص - ص : ١٦ - ٤٧ .

- د . هشام على صادق : مرجع سابق ، ص . ص : ٣١ ، ٣٢ .

- د . محمد كامل أمين ملشى : شرح القانون البحرى الوطنى والمختلط ، ج ١ ،

مطبعة مصطفى البابي الحلبي ، مصر ، ١٩٥٥ ، ص : ٥١ .

(١٥) دار الوثائق القومية (مسالط الأبحاث) : مسطرة ١٢٥ فرمانات - ترجمة

فرمان تركى رقم ٨٥١ فى أواسط ربيع أول ١٢٧٣ هـ (١٨٥٦) من السلطان عبد الجبيل

الى محمد سعيد باشا والى مصر ، - ترجمة فرمان رقم ٨٩٨ أوائل ذو الحجة ١٢٨٠ هـ

(١٩٦٥) من السلطان عبد الميزين . ل . اسماعيل . ياقبا والى مصر

العثماني ، حسب لفظ القانون البحرى العثمانى الذى كان معمولاً به فى مصر ، وذلك فى بنديه الأول والثانى من فصله الأول (٢٠) .

وعلى هذا الأساس تتضح جذوى الملاحظة الثالثة فى امتداد النفوذ السياسى لمصر فى موانئ البحر الأحمر ، مصوع - سواكن - ذيلع - رأس جاردفون - قسمايو (بورت اسماعيل) ، على الساحل الأفريقى بين عامى ١٨٦٥ - ١٨٧٧ ، ومرسى الوجه على خليج العقبة ، وذلك فى عهد اسماعيل باشا (١٦) ، اذ تبدل هذه الملاحظة ذات خصوصية أكبر فى علاقتها بالسفن التجارية المصرية التى أصبحت فى هذا الإطار تقوم بملاحتها فى كنف المواقع الملاحية ذات الادارة المصرية اقليمياً ، أى بما يفيد صالح النشاط فى إطار الخصوصية المصرية .

وقد عادت هذه العلاقة أكثر وضوحاً فى عهد اسماعيل باشا ، بما كفلته الفرمانات السلطانية من الحقوق الممنوحة للخديوى (١٧) .

(*) درجت المراجع القانونية الجاضرة ، فى تناولها لبدايات القانون البحرى المصرى فى مصر ، اتخاذاً لقانون التجارة البحرى المخطط ١٨٧٦ م ثم قانون التجارة البحرى الأمل ايان حكم الخديوى توفيق ١٣ محرم ١٣٠١ هـ / ١٣ نوفمبر ١٨٨٣ كدييات ، بيد أن الباحث اطلع على طبعتين سابقتين للقانون التجارى البحرى برقم « قوانين وأحكام ١٨١ » وذلك بدار الكتب القومية ، وأما التجارى وكان ضمنه البحرى ، فتوجد منه نسختان أسبق طبع بيروت ١٢٧٥ هـ (١٨٥٩) ، والثانية طبع مصر المحروسة ١٢٧٦ هـ (١٨٦٠) وهما تحت رقم « قوانين ١٤٤٢ » وتم مقارنتهما بالاحتئين فلم يبد فيها اختلاف كبير ، والتواين مجتمعة تشابه إلى حد كبير . فع ترجمه رفاعة الطهطاوى للقانون التجارى الفرنسى ، مصر ١٢٨٥ هـ (١٨٦٩) تحت رقم « قوانين ٨٣ » ولم يشذ عن تلك البدايات سوى عزيز خانكى الذى أشار لبدء العمل فى عام ١٢٧٦ هـ (١٨٥٩) ، وللمزيد : -

- اللوائح الأصلية المشار الى إرفاقها بدار الكتب القومية .
- عزيز خانكى : التشريع والتضاء قبل انشاء المحاكم الأهلية ، الطبعة المصرية ، مصر المستطى ١٨٧٩ ، ص ٥٠ .

١ - د. محمد تيموتج كامل : الميناء ملش : شرح القانون البحرى الوطنى والمخطط ، ج ١ ص (ج) من المقدمة .

٢ - د. نجيب بكير : القواعد التجارية والبحرية ، مكتبة على شمس ، القاهرة ١٩٧٥ ، ص ٢٤٥ .

(١٦) د. شوقى الجبل : سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٧٤ ، ص ٦٠ - ٦٦ .

(١٧) للمزيد حول مراجعة لصوص الفرمانات تحت د. أحمد تقي الدين حططى : علاقات مصر بتركيا فى عهد الخديوى اسماعيل ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٦٧ ، ص ٢٣٧ - ٢٤٣ .
- فى قانونى الادارة والقضاء ، للجلد السافين ، الاسكندرية ١٩٦٥ .
- عبد الرحمن أنزافى : تاريخ أساقى ، ص ٨٦ - ٨٧ .

الحرية التي ظلت ممنوعة في إطار « السفن الحربية الممنوعة » التي لم يكن يتم انشاؤها الا بإذن سلطاني ، حتى فرمان ٢٧ يونية ١٨٧٣ (١٩) ، ومن ثم يمكن القول ان الظروف السياسية كانت تشجع على وجود بحرية تجارية مصرية ، وذلك تبعا للجوانب السيادية التي كفلت مياها اقليمية للنشاط المصري في إطار التبعية العثمانية التي امتدت الى مياه بحرية عديدة، أو الموانئ والمواقع البحرية ، علاوة على الظروف الحربية ، ومناصرة الأسطول التجاري للحرية ، وعدم وجود عراقيل أمام انشاء أو تطوير السفن التجارية مقارنة بالحربية « الدوننما » .

ثانيا : تطور ظروف التبادل الخارجى

يقصد بالتبادل الخارجى كافة المعاملات التى تتم بين الدول (٢٠)، وهذه العمومية فى التعريفات الاقتصادية فيما تشملها - وثيق الصلة بالسفن التجارية - حركة التجارة الخارجية من نقل بضائع وركاب وبريد وغيرها ، مما يؤثر فى الجدوى الاقتصادية من تشغيل سفن تجارية (٢١) .

ولما كانت قد برزت أهمية وجود سفن بحرية تصل الموقع الملاهى المصرى بالعالم الخارجى ، فان تلك الأهمية قد برزت على وجه الخصوص بعد انتهاج أوروبا لسياسة « حرية التجارة » ثم انهيار نظام الاحتكار فى مصر ، ولأن ذلك كفل وجود حركة تبادل خارجى نشطة عما قبل ، وفرت ظروف ملائمة للنشاط البحرى التجارى .

لذلك يمكن القول بأنه يوجد ارتباط وثيق ومباشر بين حركة السفن والتبادل الخارجى ، لأن تطور أو ضعف التبادل يؤثر ايجابيا أو سلبيا فى تشغيل السفن ، وبمعنى آخر يأتى قيام أو تأسيس البحرية التجارية فى أهم جوانبه تلبية لتطور حركة التبادل الخارجى ، وهذا ما نحاول رصدته من خلال حركة التجارة الخارجية المصرية بصفة عامة فى شقيها الصادرات والواردات ، ثم بصفة خاصة حركة الركاب فى الموانئ المصرية ، ثم حركة البريد .

أولا : حركة التجارة الخارجية :

مما لا شك فيه أن نمو هذه الحركة يرتبط بتطور المجتمع المصرى ذاته ، وقد جاءت الشواهد التاريخية ، تدل على ملامتها طيلة عهدى سعيد باشا واسماعيل باشا ، بما توضحه الاحصاءات التالية لحركتى الصادرات والواردات المصرية (٢٢) .

(٢٠) د. حسن كمال : مرجع سابق ، ص : ١٣ وللمزيد راجع ما سبق تناوله « ماحية البحرية التجارية » .

(٢١) د. عبد الميزن مهنا : مرجع سابق ، ص : ٥٥ .

(٢٢) مستخرج من احصاءات متفرقة بعد مقارنتها عن المراجع المذكورة بعد ، وللباحث ملاحظتان : أولا : اتفقت بيانات كل من د. أحمد أحمد الحق وكروشى لى اجمالى السنوات ومعهما د. أمين مصطفى باستثناء اختلافه منها فى رقم صادرات ١٨٧١ ، ثانيا : ١٩٢١ =

السنة	الصادرات بالجنية المصري	الواردات بالجنية المصري	الليزان (*)
١٨٥٤	٢,٠٨٧,٩٢٨	٢,١٤١,٩٦٤	- ٥٤,٠٣٦
١٨٥٥	٢,٢٨٦,٤٣٦	٢,٥٢٧,١٣٣	+ ٢٣٠,٦٩٧
١٨٥٦	٢,٠٢٩,٥٤٣	٢,٥٦٨,٩٦٢	+ ٥٣٩,٤٦٠
١٨٥٧	٢,١٠٤,٩٤٨	٢,١٤٩,٤٣٠	- ٤٤,٤٨٢
١٨٥٨	٢,٥٢٣,٩٠٧	٢,٧١٥,٢١٥	- ١٩١,٣٠٨
١٨٥٩	٢,٥٦٥,٦٢٥	٢,٤٩٦,١٤٣	+ ٦٩,٤٨٢
١٨٦٠	٢,٥٣٥,٦٥١	٢,٦٠٤,٩٢٣	- ٦٦,٢٧٢
١٨٦١	٢,٤٢٢,٩٥٩	٢,٥٦٨,٥٢٩	+ ١٤٥,٥٧٠
١٨٦٢	٢,٥٤٥,٤٢٥	١,٩٩١,٠٢٠	+ ٥٥٤,٤٠٥
١٨٦٣	٢,٠١٤,٢٧٧	٥٠٦,٣٤٨٧	+ ١,٥٠٧,٩٢٩
١٨٦٤	١,٤٤١,٦٦١	٥٢٩,٢٩٧	+ ٩١٢,٣٦٤
١٨٦٥	١,٣٠٤,٥٦٦	٥٧٥,٣١٨٤	+ ٧٢٩,٢٧٧
١٨٦٦	٢,٧٣٣,٥٦٤	٤,٦٦٢,٢١٥	+ ١,٩٢٨,٦٥١
١٨٦٧	٨,٦٢٣,٤٩٧	٤,٣٦٩,٠٩٧	+ ٤,٢٥٤,٤٠٠
١٨٦٨	٨,٠٩٤,٩٧٤	٣,٥٨٢,٩٦٩	+ ٤,٥١٢,٠٠٥
١٨٦٩	٩,٠٨٩,٨٦٦	٤,٠٢١,٦٠١	+ ٥,٠٦٨,٢٦٥
١٨٧٠	٩,٦٨٠,٧٠٢	٤,٥٠٢,٩٦٩	+ ٥,١٧٨,٧٣٣
١٨٧١	١٠,١٩٢,٠٢١	٤,٥١٢,١٤٣	+ ٥,٦٧٩,٨٧٨
١٨٧٢	١٣,٣٦٧,٨٢٥	٥,٠٥٠,٩٦٥	+ ٨,٣١٦,٨٦٠
١٨٧٣	١٤,٢٠٨,٨٨٢	٦,١٢٧,٥٦٤	+ ٨,٠٨١,٣١٨
١٨٧٤	١٣,٤٢٣,٠٠٠	٥,٠٧٠,٠٠٠	+ ٨,٣٥٣,٠٠٠
١٨٧٥	١٣,٣٣٣,٣٣٤	٥,٦١٩,٤٦٧	+ ٧,٧١٣,٨٦٧
١٨٧٦	١٣,٥٦١,٢٨٦	٤,٢٥٣,١٩١	+ ٩,٣٠٨,٠٩٥
١٨٧٧	١٢,٧٥٠,٢٣٢	٤,٤٩٦,٤٤١	+ ٨,٢٥٣,٧٩١
١٨٧٨	٨,٠٩٧,٢٧٧	٤,٨٤٤,٣٤٢	+ ٣,٢٥٢,٩٣٥
١٨٧٩	١٣,٤٣٦,٠٥٩	٥,٠٠٢,١٦٣	+ ٨,٤٣٣,٨٩٦

فإذا قيس مدلول هذه الاحصاءات من وجهة النظر الاقتصادية ، وعلى حد تعبير البعض ، ان ارقام التجارة الخارجية يتراعى فيها التقسيم العام

= مع مؤلف التلاوة جورج جندى ، جاك تاجر في بعض السنوات ، واختلف في البيض الآخر ، وكان الخلاف عنهم في صادرات ١٨٦٧ ، صادرات وواردات أعوام ٧٠ ، ٧٤ ، ١٨٧٥ ، ثم واردات أعوام ٧٦ ، ٧٧ ، ٧٨ وقد تم الاعتماد على المرجعين الأولين (الحق ، وكروشلي) -

- د . أحمد أحمد الحق : مرجع سابق ، ص : ٢٩٨ .
- د . أمين مصطفى عفيفي عبد الله : مرجع سابق ، ص : ٢٠٧ .

- جورج جندى ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ٢٢٤ .
- Guindi, G & Tager, J. : op. cit., p. 180.
- Croushley A. E. : The economic development of modern Egypt; Longmans, Green & Co., London, First, Pb 1938, pp. 137, 138.

(*) طليزان التجارى من عمل الباحث .

لمرافق الحياة في البلاد » (٢٣) ، فانه يبرز منه أن الميزان التجاري باستثناء أعوام ١٨٥٤ - ٥٧ - ٥٨ ، ١٨٦٠ كن في صالح مصر بقية عهد سعيد باشا ، واستمر كذلك طيلة عهد اسماعيل باشا ، وفي ذلك ادنى فائض له في هذا العهد يقرب من ضعف أفضل فائض له في عهد سعيد باشا ، وهو ما نجده في عامي ١٨٥٦ ، ١٨٧٨ ، بل ان بعض سنوات اسماعيل باشا شهدت زيادة طفيفة من ذلك عام ١٨٦٤ الذي كان فائضه أكثر من تسعة ملايين من الجنيهات المصرية (٢٤) .

أما مدلوله على صعيد العلاقة بالبحرية التجارية ، فانه يطرح بعض ملاحظات في مقدمتها وجود تطور في الصادرات والواردات المصرية ، وهذا يساعد على نشاط السفن التجارية ، حيث الصادرات في الذهب والواردات في الاياب ، فبالنسبة للصادرات بلغا من عام ١٨٥٤ وحتى عام ١٨٧٩ ، فقد ابتدأت بأكثر من مليوني جنيه ، وانتهت الى أكثر من ثلاثة عشر مليون جنيه مصري ، ومع حدوث انخفاضات في بعض السنوات في عهد سعيد باشا كذلك التي عاصرت أعوام ٥٨ - ١٨٦٠ فانها لم تقل عن المليونين جنيه ، كما أنه حدثت زيادات ملحوظة في العهد ذاته كعوام ٥٥ - ٥٧ ، ١٨٦١ التي زادت عن ثلاثة الملايين من الجنيهات المصرية ، وعامي ٥٦ ، ١٨٦٢ التي زادت على أربعة الملايين ، وكان ذلك يعنى تطورا ملموسا في شق الصادرات الخارجية .

أما في عهد اسماعيل باشا فقد فاقت التطورات عهد سلفه وبها يشبه الطفرة واستمر ذلك طيلة العهد ، فقد كان أقل مستوى لاجمالى الصادرات يزيد عن ثمانية ملايين جنيه مصري ، بل أن تلك المؤشرات قد جاءت منذ البدايات ، حيث كانت تجارة القطن المزدهرة ، ولذا كانت الصادرات عام ١٨٦٣ تزيد عن تسعة ملايين جنيه مصري ، وبلغت في العام التالى أكثر من أربعة عشر مليونا ، ومنذ عام ١٨٧١ حتى ١٨٧٩ تراوحت الصادرات بين عشرة الملايين والأربعة عشر مليونا ، أو ما يزيد قليلا .

أما بالنسبة للواردات فانها مقارنة بالصادرات وفي ضوء الميزان التجارى ، يلاحظ ثمة تقارب بينهما في عهد سعيد باشا ، بينما حدث

(٢٣) د. أمين مصطفى عفيفي : مرجع سابق . ص : ٢٠٦ .

(٢٤) للمزيد من التحليلات الاقتصادية لهذه الإحصاءات : -

- د. أحمد أحمد الحجة : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٨٧ - ٣٠٤ .

- أحمد الشرييني : التجارة المصرية ١٨٤٠ - ١٩١٤ ، رسالة ماجستير غير منشورة

بإشراف د. رؤوف عباس ، قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة القاهرة ١٩٨٥ ، ص -

ص : ٢٧٠ - ٣٩٤ .

- د. أمين مصطفى عفيفي : المرجع السابق ، ص - ص : ٢٠٦ - ٢٠٨ .

التفاوت عام ١٨٥٦ حيث كانت الواردات تصل الى نصف الصادرات تقريبا (٢١٤)، بينما التفاوت الأكبر قد حدث عام ١٨٦٢ بنسبة الواردات تقريبا الى الصادرات ١ : ٤ على أن هذا التفاوت اذا كان يؤثر في حركة السفن الخارجية من مصر بالازدهار ويؤثر سلبا على حركة السفن الواردة بالتجارات القادمة الى مصر ، الا ان المحصلة في العام ذاته كانت تضمن في عمومها مصدرا لتشغيل أو تسير السفن ، لأن إجمالي الصادرات كان يفوق الأوامر السابقة ، ويعوض النقص في الواردات بالنسبة لحركة السفن .

على أنه في عهد اسماعيل باشا كما هو واضح من الاحصاء والميزان التجارى فان الواردات طيلة عهده تراوحت بين ثلاثة الى ستة الملايين من الجنيهات المصرية ، ونفى في مجملها أكبر من تلك التي كانت في عهد سعيد باشا ، وان كانت أقل من الصادرات في عموميتها على مر السنوات ، وقد كان ذلك لا شك في صالحي الاقتصاد أو بالأحرى ميزان التجارة الخارجية .

ونخلص من ذلك الى أن مثل هذه التطورات على صعيد التجارة الخارجية قد وفرت ظروفا ملائمة لنشاط السفن التجارية ، وقد زاد من قيمة هذه التطورات ، أن توجه التجارة الخارجية كان يتم في معظمه مع دول بحرية ، كما أنه لم يكن محددا أو رهنا بدولة معينة ، وانما كان يميزه التنوع مع مختلف الدول ، بما يعنى ضمان امكانية وجود خطوط سير بحرية متنوعة للسفن التجارية ، وهذا يوضحه المؤشر الاحصائي التالي لتوجهات التجارة الخارجية المصرية ١٨٦٣ - ١٨٦٩ (٢٥) :

الدولة	الصادرات بالجنيه المصرى	الواردات بالجنيه المصرى	الدولة	الصادرات بالجنيه المصرى	الواردات بالجنيه المصرى
انجلترا	٨٧٤٠٣٨٧١	٢٢٦١١٢٩١	بلجيكا	-	٣٥٥٢٩٤
فرنسا	١١٨٦٢١١٠	٦٠٣٨٥٢٤	روسيا	-	١٢٨٣٩١
النمسا	٦٢٧١٩٤٢	٤٤٢٣٢٤٧	الولايات المتحدة الامريكية	-	١٣١٦٧١
والبحر	-	-	السويد	-	٩٠٥٧٤
تركيا	١٧٠٢٤٥٦	٧٢١٣٦٧٤	اسبانيا	-	٤٣٣٢
ايطاليا	٣٣٩٤١٩٧	٣٣٥٩٥٢٣	لاتفيا	-	٣٣٩٣٦
سوريا	١٥٠٠٢٦٣٨	٣٢٩١٦٦٧	هولندا	-	-
« الشام »	-	-	-	-	-
بلاد	٢٥٥٥١٥	٢٤٤٧٨٣٢	-	-	-
المغرب	-	-	-	-	-
اليونان	١٦٩٩٤٢٥	١٣٦٢٤٥٥	-	-	-

(٢٥) نقلا عن : د أحمد أحمد الحقة : مرجع سابق ، ص : ٣١١ .

(*) جعل الباحث التقريب لأقرب جنيه بدلا من القرش الوارد في الاحصاء .

ويوضح هذا الاحصاء تنوع التجارة الخارجية ، وكما سبق القول فان هذا من شأنه توفير محاور ملاحية متنوعة يمكنها تقديم خطوط توافق السفن التجارية اذا ما وجدت ، مع ملاحظة ان هناك فترات كان يزدهر فيها النشاط مع دولة بعينها ، مثلما حدث مع بريطانيا خاصة ابان نشوب الحرب الاهلية الأمريكية ، وحدثت أزمة القطن ، حتى كان نصيبها من تجارة مصر الخارجية عام ١٨٦١ يقرب من ثلثي صادرات مصر ، بسبب ارتفاع أسعار القطن (٢٦) التي ساهمت في ارتفاع الميزان التجارى المصرى ، وقد استمرت تستورد ما يقرب من اربعة أضعاف القطن المصرى طيلة عهد اسماعيل باشا (٢٧) .

وقد كانت مثل هذه الأمور تملئ ضرورة وجود سفن تجارية مصرية تشارك في جنى أرباح التشغيل ، سواء كان ذلك تلبية لاحتياجات مصر من واردات سلعة معينة ، أو للمشاركة في تصريف تكديس الصادرات الفائضة عن الاستهلاك المحلى ، في اتساق مع المعاهدات التجارية بين الدولة العثمانية والدول الأخرى أو بين مصر والدول ، منذ موافقة السلطان العثماني على تحويل الخديوية المصرية حق عقد معاهدات تجارية مع الدول وبما لا يخل بالأطر العثمانية ، وكان يمتد اثر هذه المعاهدات الى السفن التجارية ، التي كانت تتبادل علاقاتها الودية في اطار حرية التجارة ومزايا المعاهدات والاتفاقيات .

وإذا كان هذا العرض باحصائياته قد أبرز وجود أرضية ملائمة لنشاط السفن في التجارة الخارجية ، وذلك في الاطار الاقتصادى العام للميزان التجارى في حركتى الصادرات والواردات ، وكذلك في تنوع الدول التي ترتبط بتجارة بحرية مع مصر ، فان التطور الذى شهدته هذه الأرضية ، كان أيضا في التفاصيل التي يمكن الوقوف على أمثلة منها في حركتى الركاب والبريد .

ثانيا : حركة الركاب :

تستند حركة الركاب في ميناء ما ، الى طرفي الحركة أى المسافرين والقادمين سواء كانوا من سكان البلاد أو الأجانب ، وفى مصر ١٨٥٤ - ١٨٧٩ جاءت هذه المظاهر متمثلة في رحلات السكان المحليين ومواكب الحج ، ثم الوفود الأجنبية .

(٢٦) ارتفع سعر قطن القطن من ١٢ ريالاً عام ١٨٦١ الى ٤٥ ريالاً عام ١٨٦٥ ، وزادت صادرات مصر من ١/٤ مليون الى ١ ١/٢ مليون . د. جمال الدين محمد سعيد : اقتصاديات مصر ، مطبعة لجنة البيان العربى ، القاهرة ط ١٩٦٤/٢ ، ص : ٢٣ .
(٢٧) د. احمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص : ٣١٠ .

فبالنسبة للعناصر المحلية ، فقد كانت أهم أسباب انتقالها بحريا إداء فريضة الحج عن طريق السويس البحرى منذ عام ١٨٦٠ ، فضلا عن بعض التجارات والبعثات ، سواء كانت لأغراض ثقافية أو سياسية أو للسباحة ، فضلا عن ذلك ما كان تابعا للحكومة عسكريا ، ونفس الأسباب يمكن أن ترجع إليها حركات الوافدين الى مصر ، وكان يغلب الطابع الدينى على قلوب المسلمين ، والطابع التجارى على العناصر التجارية وخاصة من الأوربيين ، وكانت هذه التحركات إما أن تبدأ أو تنتهى بمصر ، وإما أن تكون مصر معبرا لها (*) .

وإذا كانت التحركات التى تحمل الصيغة الموسمية كالحج أو السباحة ، تمثل ازدهارا للحركة البحرية ، فإن الحركة للأغراض التجارية ، كانت هى التى تمثل فى الواقع عنصرا مستمرا فى النشاط البحرى وهذه الحركة ازدهرت بالأجانب الذين شهدوا تشجيعا من حاكمى الفترة ، علاوة على ازدهار الحركة التجارية التى سجلتها الإحصاءات السابقة ، بالإضافة الى ما كانوا يتمتعون به من الامتيازات الأجنبية (٢٨) .

وعامة ، فقد جاءت حركة الركاب ، دليلا أيضا على التطور الذى لا يدعم نشاط السفن فحسب ، بل ويتطلب المزيد منها ، وللوقوف على تطور الحركة الملاحية نورد بيان الركاب الواردين الى الاسكندرية عن الفترة من ١٨٥٤ - ١٨٧١ ، والواردين الى بورسعيد منذ انشائها حتى ١٨٧١ أيضا (٢٩) .

(*) سيمت تناول ذلك فى العنصر الخاص « دور الحرية التجارية لمصر فى نظر الركاب » .

(٢٨) جناب بحوث ومراجع عديدة تناولت هذا الجواب منها : -
- د. أنور عبد الملك : نهضة مصر : تطور الفكر والابتكولوجية فى نهضة مصر الوطنية ١٨١٥ - ١٨٩٢ ، « الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٣ ، ص - ص : ٨٠ - ٨٩ ، ١٣٤ - ١٣٨ .

- د. واحد الرواوى : مجموعة الوثائق السياسية ، الجزء الأول « للركز الدولى لمصر والسودان وقتاة السويس » مكتبة النهضة المصرية القاهرة ط ١٩٥٢/٧ - ص - ص : ٩٠ - ٩٩ .

- د. صالح بديشان : مرجع سابق ، ص : ١٩ .
- د. نبيل عبد الحصيد : الأجانب وأثرهم فى المجتمع المصرى ١٨٨٢ - ١٩٢٢ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، بإشراف د. جمال زكريا ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، القاهرة د. ص - ص : ٥ - ٣٢ .

— Crouchley, A. E. : The Investment of foreign Capital in Egyptian Companies and public Debt, Cairo, 1938.

(٢٩) نقلا عن الوقائع ومقارنتها بانحصاءات أخرى بافتقار منها على مبارك باستثناء عام ١٨٦٤ ثم أضاف بالنسبة لبناء الاسكندرية عام ١٨٧٢ ، وكذلك ديتى بك لنفس الميناء =

السنة	البيان	الاستكثارية	بورسعيد	السنة	البيان	الاستكثارية	بورسعيد
١٨٥٤		٢٢١٧٢		١٨٦٣		٤٩٧	
١٨٥٥		٢٦٦٨٠		١٨٦٤		١٦٩٦	
١٨٥٦		٣٣٤٢٩		١٨٦٥		٧٠٨٠	
١٨٥٧		٣٦٦٨٥		١٨٦٦		١٠٩٥٣	
١٨٥٨		٣٥٤٨٧		١٨٦٧		٨٣٦٦	
١٨٥٩		٢٩٠١٥		١٨٦٨		١٩٠٥٦	
١٨٦٠		٢٨٩٢٤	٤٠١	١٨٦٩		٢٤٨١٥	
١٨٦١		٢٨٩٦٣	٦٥١	١٨٧٠		٢٤٩٧٨	
١٨٦٢		٢٣٧٢٢	٦٥١	١٨٧١		٥٨٥٦٥	

هذا: يلى صعيد حركة الركاب فى المينادين كأمثلة تطبيقية توضح التطور الذى طرأ على أعداد الركاب ، ومن ثم أخذت فى التزايد السنة تلو الأخرى . أما على صعيد الأجمالى العام لذات الحركة ، فقد كانت فى الأخرى تضمن نشاطا رحبا فى سائر الموانئ ، وبمعنى آخر نشاطا رحبا للسفن مجتمعة فى السواحل المصرية ، وذلك حسبما يوضحه الإحصاء التالى للفترة من ١٨٧٣ - ١٨٧٧ عن المنتقلين بالسفن : (٣٠) :

البيان / السنة	الركاب الداخلة والخارجة			
	ملكية (مدنيون)		عسكرية	
	الى الديار المصرية	من يافوق الديار المصرية	مصريين	اجانب
١٨٧٣	١٠٤٨٥٧	٩٠٦٦٩	١٠٣٧١	١٢٧٣٠٩
١٨٧٤	٨٠٣٨٤	٨١١٨٣	٦٨٣٩	١٠٣٦١٩
١٨٧٥	٦٣٩٣٨	٨٣٤٩٨	٥٣٢٨٥	٨٨٩٧٥
١٨٧٦	٥٢٤٤٧	٨٣٣٠٩	٦٧٣٤٦	٨٥٨٨٢
١٨٧٧	٥٢٥٤٧	٩٠٠١٢	١٩٣١٧	٩٢٩٨٤

= الفترة من ١٨٥٦ - ١٨٦٩ واختلف مع الوقائع سنوات ١٨٥٩ ، ٦١ ، ٦٢ ، ٦٣ ، ١٨٦٩ وللزيادة : =

— Regny, E : Statistique de L'Egypte, Tome 1, Alexandrie 1870, p. 18.

- على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ، ص ٢ ، ج ٨ ، وكان يطلق عليهم « سياح » .
- دار الوقائع القومية (محافى الأبحاث) : محطة (١) الوقائع المصرية ، حستخرج عن العدد : ٤٦٦ ، الخميس : ٢٥ ربيع الثانى ١٢٨٨ هـ / ١٢ يوليو ١٨٧١ .
- الوقائع المصرية : العدد ٥٠١ بتاريخ الثلاثاء ٤ صفر ١٢٩٠ هـ / أول ابريل ١٨٧٣ .
- (٣٠) نقل عن : —
- ان. يندريكو أميتشى : الاستاتستيك أو مبادئ فيما يتعلق بالديار المصرية ، ترجمة =

وإذا كان هذا الإحصاء يرصد الحركة الإجمالية للمنتقلين من مختلف الفئات ، والتي لم تقل أعدادها في أى من هذه السنوات عن ربع مليون فرد ، فإن قياس أحد جوانبها ، الحجاج مثلا ، تكشف بعض الوثائق أن أعدادهم عام ١٥٨٨ م كانت ١٧٩٧٠ (٣١) ، ونجد أن العدد ذاته يقفز حتى يصل عام ١٨٧٣ الى ٧٢٧٧٥ ويتزايد لأكثر من ١٢٠٠٠٠ عام ١٨٧٦ ، وهذا يكشف بما لا يدع مجالا للشك التطور في حركة انتقالاتهم ، ورغم أنها كانت موسمية إلا أنها كانت تمثل روجا للنقل البحرى ، وهذا الأمر يوضح جدوى وأهمية وجود بحرية تجارية مصرية .

وعامة فمثل هذه الاحصاءات تبرز عدة حقائق في مقدمتها وجود حركة انتقالات بحرية رائجة في السواحل المصرية .

ثانياً : وجود حركة ملاحية سواء كانت وافدة أو عابرة تزيد من نطاق المدى الملاحى ، **ثالثاً :** ضرورة وجود سفن تجارية تخدم نقل الركاب عامة وبما فيه النقل العسكرى .

ثالثاً : حركة البريد :

وهي العنصر الثالث في التبادل الدولى ، التى يؤدها النقل البحرى بما يحمله من أخبار وحالات وغيرها ، وعلى الرغم من أن مصر شهدت توسعا داخليا في هذا الجانب ١٨٥٤ - ١٨٧٩ إلا أن المتصل منها بالبحرية التجارية هو الشق الخارجى المتبادل بين الأفراد أو الشركات ومن في أعدادها ، أو بين الحكومات بعضها البعض .

وبداية تطفو على السطح تلك العلاقة بين مصر والدولة العثمانية صاحبة السيادة ، وما تتطلبه هذه العلاقة من وجود سفن تنقل البريد بينهما وكذا سائر المكاتبات ، ثم بين مصر وموانئ البحر الأحمر التى امتد إليها نفوذها ، وهذه تبلى السفن اللازمة لنقل البريد بينها وبين مصر ذات أهمية خاصة وذلك لما تحويه المكاتبات من أهمية سياسية ، أو بما ترجمه من علاقات اجتماعية (٣٢) .

= عيسى نفور ، سعيد البستاني ، ج ١ ، مطبعة عموم الجهادية ١٢٩٦ هـ ، ص - ص ، ص : ٤١ - ٤٣ ، ٨٢ .

(٣١) دار الوثائق القومية (ديوان مئة سنه) : مطبعة ٢٠ مئة تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٧٢ بتاريخ ١٨ شى القعدة ١٢٧٤ هـ (١٨٥٨) من اسماعيل عاصم ناهر ديوان الداخلية الى للية .

(٣٢) - (دواوين الخدمات) : مطبعة قرارات مجلس ادارة الشركة المزينة ، وثيقة رقم ٥٢ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ (١٨٦٩) صورة قرار مجلس التومسيون للنظر فى مادة البوستة لمصرى .

- د- شوقى الجمل : الوثائق السياسية لسياسة مصر فى البحر الأحمر ١٨٦٣ =

وكان مما يزيد من أهمية وجود سفن مصرية عنصران آخران هما :
ادراك الحكومة المصرية لأهمية وجود السفن الخاصة بهذا الجانب دون
السفن الأجنبية ، بما يكتنف البريد في بعض الأحيان من خصوصيات
حكومية أو سرية ، ثانيا : للوفاء بتطور حركة البريد المصرى الخارجى
المرتبطة بالحركة الدولية .

وفى هذا المجال تجدر الإشارة لثلى أنه اثر تولى محمد سعيد باشا
الذى شجع التوافد الأجنبى وحرية التجارة ، تزايدت حركة البريد
الخارجية ، وإن كان قد تفوق فيها نشاط العناصر الأجنبية (*) ، حيث
كان « كارلوميراثى » وأصله من ليفورنة ، قد حصل على امتياز أنشأ
بموجبه مكتب بريد بين القاهرة والاسكندرية ، وبعد وفاته عام ١٨٤٢ ،
تولى الاشراف على المكتب ابن أخته « تيتو شينى » الذى أشرك معه صديقه
« جياكوموتسى » عام ١٨٤٧ « موتسى بك » فيما بعد (٣٣) ، وفى خلال
سنوات قليلة من عهد سعيد باشا توطد هذا المشروع بأقوى الأسس وأطلق
عليه اسم البوستة الأوربية Posta Europea التى أنشأت مكاتبها فى
رشيد ١٨٥٤ ، ثم امتدت لمناطق أخرى فى الأعوام التالية (٣٤) .

وعلى الصعيد الداخلى الذى ارتبط بالتبادل الخارجى ، فإنه كما هو
ملاحظ بدأ انشاء المكاتب فى الموانئ ذات الصلة الوثيقة بالنقل البحرى
الخارجى ، وكان مما يزيد هذا الارتباط أن هذه المكاتب لم تقتصر على
خدمات الأفراد ، وإنما وقعت عام ١٨٥٦ اتفاقا مع الحكومة المصرية ينص
على نقل ارساليات البريد لمدة خمسة أعوام متتالية اعتبارا من يناير ١٨٥٦

= ١٨٧٩ ، مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، طبعة لجنة البيان العربى ،
القاهرة ١٩٥٩ ، ص ، ص : ٥٠ ، ٢٠٧ .

(*) كانت توجد ادارة بريد للرسائل المقية منذ عهد محمد على .
(٣٣) اعتمادا على مؤلف وزارة المواصلات ، ويذكر بنولابك ، والدكتور صالح رمضان
أن شينى كان جد ميراثى ، بينما تذكر الدكتور فاطمة علم الدين أن الاشراف آل محمد وفاة
ميراثى الى اولاد شقيقه « اخوان شينى » .

للزبد : - « فاطمة علم الدين عبد الواحد : تطور النقل والمواصلات الداخلية فى
مصر فى عهد الاحتلال البريطانى ١٨٨٢ - ١٩١٤ ، مصر النهضة ، مركز وثائق وتاريخ مصر
الحاضر ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٨٨ ، ص : ١٧٥ .

- فريدريكو بنولابك : مصر والجغرافيا ، ترجمة أحمد زكى ، الطبعة الأوربية ، بولاق
مصر ١٣١٥ ، ص ص : ١٠٠ ، ١٠١ .

- « صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٢٩ .
- وزارة المواصلات : تاريخ البريد فى مصر ، الطبعة الأوربية ، القاهرة ١٩٣٤ .

ص : ٤٨ .
(٣٤) - « فاطمة علم الدين : المرجع السابق ، ص : ١٧٥ ، ١٣٦ .
- فريدريكو بنولابك : المرجع السابق ، ص : ١٠٠ .

في الوجه البحري ، وسرعان ما تم تخديفه باسم امتياز للشركة الأوربية في ١٨٦٣ (٣٥) لمدة عشرة أعوام أخرى ، وكان لها امتياز نقل البريد الخارجي ، ومن ثم لم يكن للحكومة المصرية ثمة دور ، فلم يقتصر الأمر على منحها لهذه الشركة تلك الامتيازات ، بل اضطرت الحكومة الى إلغاء مكاتبها الخاصة في سائر القطر عام ١٨٦٢ ، وهذا يعنى هيمنة الاشراف الاجنبي على بريد بنات القطن ، داخليا وخارجيا ، حيث استقدم اصحاب الامتيازات الأوربية شابا ايطاليا يشارك في مهامها هو « فيتور يوكيوفى » من بريد تورينو . وسبق له زيارة أكثر ادارات البريد في أوروبا (٣٦) .

وقد زاد من هذه السيطرة الأجنبية أو بالأحرى من خطورتها ، وجود كثير من السفن التابعة للدول الأجنبية (٣٧) ، مما أبرز مدى الحاجة الى سفن مصرية تشارك في هذا النشاط .

ولكن يبدو أن ثمة قصورا اعتزى البحرية التجارية المصرية في عهد سليمان باشا ، ساعد على هذه الصورة القائمة على النشاط الأجنبى ، أو بمعنى آخر لم تتدرك الحكومة المصرية أثناء أهمية تمصير البريد أو نقله ، وهو ما لم يحدث في عهد اسماعيل باشا .

ففي هذا العهد وبعد وفاة « تيتوشيتى » فى حادث مركبة عام ١٨٦٤ ، أصبح « مونسى » المسيطر الوحيد على البوابة الأوربية ، وفى تلك الأثناء كان الخديو اسماعيل باشا يسعى الى أن تهيمن حكومته على جميع المشروعات الهامة التى تتصل بالمدنية والعمران ، وقام بابتعاث الشركة الأوربية . وقام باتسام الصفقة ، نزولا على ارادة اسماعيل ، صيرفى فرنسى يدعى درففيه (ادوارد ديرفيو Edward Derfieu)

بشمن معتدل ٩٥ ألفا من الفرنكات (٣٧) ، وكان ذلك بتاريخ ٢٩ أكتوبر ١٨٦٤ ، على أن الحكومة قامت بمنح مونسى رتبة البكوية واستبقته مديرا عاما لها ، وأصبحت منذئذ تعرف ب« مصلحة البريد » وتحتلها منذ الثانى من يناير ١٨٦٥ ، اثر انتهاء الاجراءات الادارية (٣٨) ، واشترطت عليه

(٣٥) حسن الحكيم : تقدم البريد « اسماعيل بناسية مرور حسين عاما على وفاته » دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ١٩٤٥ ، ص : ١٦٥ .

(٣٦) وزارة المواصلات : مرجع سابق ، ص : ٤٨ - ٥١ .

(٣٧) المرجع نفسه ، ص : ٥٢ .

(٣٨) عبد الحكيم الملاعى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ١١٧ .

(٣٩) وزارة المواصلات : المرجع السابق ، ص : ٥٣ .

(٤٠) المرجع نفسه ، ص : ٥٤ - ٥٥ .

تقديم حساباتها لنظارة الأشغال العمومية ، وأما الطوابع فتؤخذ من ديوان
المالية (٣٩) .

وقد كان هذا التحول يعني خطوة هامة للنشاط المصرى ، استدعت
وجود سفن مصرية تكمل حلقات انتقال البريد ، خاصة وأن هذه
المصلحة أنشأت مكاتب خارجية لها فى سواحل البحر الأحمر . سواكن
فى عام ١٨٦٧ ، مصرع فى عام ١٨٦٩ ، ثم مكاتب كثيرة فى بلاد الدولة
(العثمانية) بآسيا وأوربا مثل جده وأزمير فى عام ١٨٦٦ ، وجاليبولى
وميللى وبירות عام ١٨٧٠ ، ثم قوله وسلاطيك وفولوز وغيرها ، وقد أنشئ
مكتب مصرى للبوستة فى دار الخلافة العظمى الآستانة عام ١٨٦٥ ، ولما
عقد مؤتمر برن عام ١٨٧٤ تقرر فيه قبول البلاد المصرية فى دائرة اتحاد
البوستة العام (٤٠) .

ولا شك فإن هذا وفر الظروف الملائمة لنشاط السفن المصرية فى
نقل البريد عبر خطوط سيرها ، بين سفن مختلف الدول فى المحيط
الخارجى ، وبدت أهمية وجود هذه السفن ضرورة من ضرورات استكمال
حلقات التخصيص ، وفى بعض تفسيرات الباحث ، كان وجود بحرية تجارية
مصرية باعثا على أحداث هذه أو بعض من هذه التحولات التى تمت (٣) .

وعلى أية حال فإن الإحصاءات تبرز هى الأخرى مدى الرواج فى
حركة البريد الخارجية ، وكمثال لذلك نورد هنا هذا الرصد من
١٨٧٣ - ١٨٧٧ ، وهو خاص بالمصلحة دون المكاتب الأجنبية (بريد
القناصل) (٤١) : -

(٣٩) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٦٢١ ، وقد أضيفت فى
ديسمبر ١٨٦٥ الى ديوان عموم المالية وفى ٢٨ سبتمبر ١٨٦٧ تحت اشراف شريف باشا
رئيس مجلس الأحكام وناظر الداخلية والمالية ، ثم الحقت فى ١٦ مايو ١٨٧٥ بنظارة
الحقانية والتجارة ، وفى ١٨٧٦ الى نظارة الزراعة والتجارة وفى ١٠ ديسمبر ١٨٧٨ الحقت
بوزارة المالية ، أما موتمى بك فقد استقال منها عام ١٨٧٦ .

- د . صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٠ .

- وزارة للمواصلات : مرجع سابق ، ص : ٥٨ ، ٥٩ .

(٤٠) فرديكو بنولايك : مرجع سابق ، ص : ١٠٩ ، ١٠٢ .

(٤١) سننائق ذلك تخصيصا فى الفصل الخاص « دور البحرية التجارية المصرية فى
نقل البريد » .

(٤١) عن : فرديكو أميتشى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ١٠٤ .

البيان السنة	١٨٧٣	١٨٧٤	١٨٧٥	١٨٧٦	١٨٧٧	المجموع
صادر المراسلات	٨٥٥٩٠	١٢١٣٢٥	١٧٨٢٤٣	٣٤٣٤٠٩	٣٠٤٢٤٢	١٠٣٣٧٢٠
وارد المراسلات	٨٦٧٧٤	١٢٣٣٢٢	١٨١٠٣٩	٣٥٣٤٤٠	٣١١٠٩٨	١٠٥٥٥٦٥
الإجمالي	١٧٢٣٨٤	٢٤٤٥٤٧	٣٥٩٢٨٢	٦٩٦٨٤٩	٦١٥٣٤٠	٢٠٨٨٢٨٦

من ثم يمكن القول انه من خلال هذا العرض ، يتضح مدى التطور الذى لازم حركة التبادل الخارجى بين مصر والدول ، فى مجالات التجارة ونقل الركاب والبريد ، ولما كانت هذه الحركة تعتمد أساسا على البحر ، من ثم أبرزت الحاجة الى سفن مصرية .

غير أن تحقيق التطور الملاحى كان يلزمه الى جانب ذلك مقومات أخرى ، تبرز أهميتها لحركتى السفن والنقل فى الموانئ من حيث توفير وتهيئة الموانئ المناسبة وهو ما يعرف بالاصلاحات الملاحية .

ثالثا : تطور الاصلاحات الملاحية

تلعب الاصلاحات الملاحية دورا هاما فى تطوير الحركة البحرية للسفن ، وذلك للتلازم بينهما ، فالاصلاحات تجيء تلبية لاحتياجات السفن بالموانئ ، مثلما تجيء تلبية لاحتياجات تطور حركة النقل فى الموانئ ، ومما لا شك فيه فان تطور الاصلاحات الملاحية يكون وازعا على استقدام المزيد من السفن ، خاصة فى ضوء توافر حركة التبادل الخارجى النشطة .

وقد سبقت الاشارة فى البحث التمهيدى للمامة الموقع الجغرافى المصرى للنشاط البحرى ، وأن هذا الموقع قد طرأت على سواحله عدة اصلاحات ملاحية فى عهد محمد على ابان بناء الدولة وكانت فى صالح النشاط المصرى وتطور النقل البحرى ، وأن الاصلاحات ذاتها قد تعرضت لانتكاسة فى عهد عباس باشا الأول ، وبالتالى لم يعد ثمة قول بوجود نهضة ملاحية ، وهو ما كشفت عنه الاستعدادات المصرية للمشاركة فى حرب القرم بجانب الدولة العثمانية .

ولما كانت المعطيات الحضارية فى عالم التطور الملاحى وحرية التجارة تسير بخطى متطورة من حيث تزايد أعداد السفن البخارية وانحياز الاحتكارات ، وذلك منذ النصف الأول من القرن التاسع عشر ، من ثم تلاقت هذه المعطيات مع شخصية حاكمى مصر ١٨٥٤ - ١٨٧٩ « محمد سعيد باشا ، واسماعيل باشا » ، اللذين وجدا لدهما الاستعداد للتواصل مع هذه التطورات سواء كان ذلك مظهرا أو جوهرًا ، وبالتالى بات متوقعا منهما الاهتمام بالاصلاحات الملاحية ، وهو ما يفسر بالتدخل البشرى فى اطار الموقع الجغرافى لصالح الملاحة البحرية ، واتساقا مع تطور حركة الملاحة ذاتها .

وفى هذا المجال فان الراصد لموانئ مصر فى فترة البحث يلاحظ أنها من حيث النشأة والتكوين (٤٢) ، قد بليت فى صورة مستقرة

(٤٢) تجدر الاشارة الى ان البحوث الجغرافية تصنف الموانئ لمدة تصنيفات لى حسب النشأة والتكوين ، حسب الموقع والتباعد والحجم السكانى ، حسب الوظيفة ، حسب ...

تاريخيا ، تمثلت في موانئ ومراسي الساحل الشمالى على البحر المتوسط في الاسكندرية ، دمياط ، رشيد وأبى قير ، ثم أضيف ميناء بورسعيد منذ أواخر ١٨٥٩ ، وعلى ساحل البحر الأحمر في السويس ، القصير ، الطور ، ثم مرسى برنيس ، علاوة على موانئ أخرى خارج الموقع ولكن امتد إليها النفوذ المصرى كسواكن ومصوع .

كذلك يلاحظ أيضا أن بعضا من هذه الموانئ خاصة الاسكندرية ودمياط والسويس قد اهتم محمد على بشئونها ، ومن ثم احتوت على بعض الإصلاحات التى بدت ميراثا تاريخيا ، ولكن هذا الميراث ، كان فى حاجة الى تطويرات أخرى فلم تعد أحواض السفن القديمة مثلا التى تم انشاؤها فى عهد محمد على بالاسكندرية تناسب أعداد وأحجام السفن فى النصف الثانى من القرن ، بيد أن بعضها الآخر كان فى حاجة الى تنشيط أو إعادة اللور الذى كانت تقوم به فى أعقاب انتكاسة عهد عباس الأول ومن أمثلة ذلك المدرسة البحرية والترسانات .

وعلى كل ، إذا كانت الحركة البحرية تعنى مجمل أنواع وأحجام وأغراض السفن التى تخرج أو ترد للموانئ ، فإن إصلاحات الموانئ التى تخدم الملاحة تشمل عدة أنواع يؤدى كل منها أغراضا متميزة ، وهذه بأسرها تكون حلقة من حلقات الارتقاء بالموقع الملاحى الجغرافى للدولة ككل ، بمعنى أن إصلاحات مرافئ الميناء هى خاصة بالميناء فى إطار الموقع ، ولكن حفر قناة السويس يعتبر حلقة منفصلة عن الموانئ ولكنها تمثل حلقة هامة فى تطور الموقع الجغرافى المصرى ملاحيا ، وذات الشئ ينصرف الى مكاتب الاتصالات البحرية ، وإنشاء الفنارات وعلامات الارشاد وغيرها ، فهذه إصلاحات لازمت تطور الحركة البحرية للسفن وذلك فى كل ساحل على حدة .

وينبغى الإشارة الى أنه إذا كانت الحركة البحرية تعنى السفن مجتمعة فى الموانئ ، فإن نفس الشئ يصلح لقياس الحركة البحرية فى كل ميناء على حدة ، ونحن هنا نقتصر غالبا على رصده السفن التجارية البحرية اتساقا مع تخصص الدراسة ، كما أن تطور هذه الحركة كان متوازيا والى حد كبير مع ظروف التبادل الخارجى التى شهدنا تطورها فى المبحث السابق ، ومن ثم يعطى قياسها مؤشرا للتطور فى التبادل الخارجى ،

= أنواع السفن التى تخدمها ، ثم حسب الأهمية النسبية ، بيد أن الموانئ المصرية لم تعرف مثل هذه التخصصات فى فترة البحث ومن ثم أضيف لها ضمنا من حيث النشاء والتكوين التاريخى .

للمزيد : - أحمد السيد الزامل : مرجع سابق ، ص - ص : ١٢٢ - ١٥٦ ، - صلاح الدين القناصى : مرجع سابق ، ص - ص : ١٤٩ - ٢٦٦ .

مثلا يعطى مدلولها تفسيراً لجدوى الإصلاحات الملاحية المواكبة لتزايد أعداد السفن ، أو وازعاً على استخدام المزيد منها ، وقد جاءت تفاصيل هذه الحركة تدعم القول بتطورها ، وبمعنى آخر تفسر الاقدام على الإصلاحات الملاحية المتطورة عما قبل ، مع ملاحظة استقرار النشاط الأجنبي الملاحي منذ أواخر عهد محمد علي بالإضافة الى تزايد سفنه في عهد عباس الأول واستمرارها بعد ذلك (*) .

كما ينبغي الإشارة الى أنه كان مما يؤثر في قدرة الميناء على المشاركة في حركة التبادل الخارجي واستقطابه المزيد من السفن ، مدى استعداداته لتلبية احتياجات السفن الملاحية والاقتصادية وغيرها ، وكان يؤثر في هذه الجوانب علاقته بالظهير الداخل وفي القدرة على المشاركة في التجارة البحرية و ثرائه بالبيوت التجارية والتوكيلات الملاحية والقنصليات الأجنبية التي كانت ذات صلة وثيقة بحركات التبادل الخارجية ، وقد جاءت هذه الموانئ ممثلة في ميناءين رئيسيين هما الاسكندرية على البحر المتوسط ، والسويس على البحر الأحمر ، ثم تفاوتت بعد ذلك أهمية بقية الموانئ على النحو الذي يوضحه العرض التالي :

(١) موانئ البحر المتوسط :

تبوأَت الاسكندرية كميناء بحري مركز الصدارة بالنسبة للموانئ المصرية ، وقد برزت أهميتها على وجه الخصوص منذ عهد محمد علي خاصة بعد ربطها بدخل البلاد بترعة المحمودية وإنشاء ترسانة الاسكندرية والمدرسة البحرية ، وقد جاءت زيادة حركة السفن مؤيدة لذلك طيلة فترة الدراسة (٤٣) .

ولما بنت الاسكندرية ميناء رئيسيا لمصر في البحر المتوسط ، من ثم حاول سعيد باشا الاهتمام بمشروعات تطويرها ، وخسبما يذكر اسماعيل سرهنك فانه كان قد « أمر ببناء حوض كبير ومزلقان (*) تسحب عليه آلة بخارية ، وصدرت التعليمات بخصوص تلك الانشاءات الى حافظ باشا ناظر البحرية ، وأسند الاشراف لأحد المهندسين الفرنسيين لكنه توفي ، فاستحضرت البحرية مهندسين من الإنكليز (الانجليز) ، ولكنهما

(*) تمثل السفن الأجنبية الغالبية العظمى في الإحصاءات الواردة ، وسيتم تناول التفاصيل إبان رصد دور السفن المصرية في البحث الخاص بخطوط السير الفصل السابع .

(٤٣) - على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ، ص ٢ ، ص ٧٩ .
— Begny, E : op. cit., pp. 18, 19.

(*) شريط حديدي .

لم يتم العمل لخلاف حصل بينهما وبين الادارة البحرية ، ولم يتمكن حافظ باشا ناظر البحرية من متابعة العمل الذى اُهمل بالمرة ٠٠ « (٤٤) » .

لذلك يمكن القول بأن ما أقدم عليه سعيد باشا كانت محاولات لم تتم ، وإن كان قد بقي من ميراث الانشاءات « الترسانة » (*) التى شيدت فى عهد محمد على ، ولكنها كانت فى حاجة الى تطويرات جوهرية فى أعقاب انتكاستها إبان عهد عباس باشا الأول ، وخاصة إزاء ما ذكره البعض عن استخدام صناعاتها فى انشاء السمك الحديدية (٤٥) ، أو أن يكون ذلك بسبب انصراف اهتمام سعيد باشا بأمور الملاحة فى البحر الأحمر ، نتيجة الاتجاه نحو مشروع حفر قناة السويس ، ومن ثم بات أمر النهوض بأمرها معلقاً بعهد اسماعيل باشا ، وخاصة أن على مبارك أشار الى واقع الاسكندرية آنئذ بقوله :

« بعد الأعمال ٠٠ زمن المرحوم محمد على باشا ، لم تعمل أعمال مهمة فى الميناء الى زمن الخديو اسماعيل ٠٠ » (٤٦) بالإضافة الى ما يقرره أحد الباحثين من أن ترسانة الاسكندرية حين تولى اسماعيل حكم مصر فى عام ١٨٦٣ كانت أثراً مهملًا ٠٠ فقد أغلقت ورشها وشقت عمالها فى أنحاء البلاد ٠٠ وامتهل الى ضياع آلاتها وأدواتها ٠٠ » (٤٧) .

دعم الأمل فى نهوض اسماعيل باشا بشأن الاسكندرية عدة ظروف ، لعل فى مقدمتها اهتمامه الحقيقي بوجود بحرية تجارية مصرية ، ثم تطور الحركة العامة للتبادل الخارجى للميناء نتيجة ازدهار تجارة القطن وحركة

(٤٤) أضاف سرهنگ أن حافظ باشا أخذ الأخشاب والغوازيق يثمن بحس ، واستخدمها فى القرعة الكائنة أمام شوالدر السمك بالاسكندرية .
- اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص ٥٤ : ٢٧٣ .

(*) الترسانة فى الأصل اسم عربى يدل على المكان الذى تصنع فيه السفن ، وكان يطلق عليه دار الصناعة ، أخذها الافرنج عن العرب عن طريق الأندلس وقالها الأسبان Darsena, Darcinah, Aturzana, Arsenal. ونقلها الايطاليون Darse, Arsenal والفرنسيون Arsenal. ولم يلتفت فى العهد العثماني لأصل الكلمة العربى فاخذت عن الأسبانية Tarsanah وأضيف لها لفظ « خان » التركى بمعنى مكان أى ترسانة ثم اقتصر على ترسانة امتصا مع اللفظ الأوربى ، للزيادة : - أحمد زكى : السفن فى المؤتمر ، للطبعة الكبرى الاميرية ، بولاق مصر ط ١/١٨٩٣ ، ص : ٣٦٧ .

- د. سعاد عامر : البحرية فى مصر الاسلامية وآثارها الباقية ، دار الكاتب العربى للطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٧ ، ص : ٣١١ .
(٤٥) السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٦٤ .
(٤٦) على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ مج ٢ ، ص : ٧٦ .
(٤٧) السيد دياب : للرجع السابق : ص : ٦٣ ، ٦٤ .

الركاب في الفترة التي اختتم بها عهد سعيد باشا مما سبق تناوله ، بالإضافة الى الظروف السياسية وما تخللها من حروب الجيش المصري في هذا البحر الى جانب الدولة العثمانية ، والتي أملت بداية ضرورة الاهتمام بالترسانة حتى يتم اعداد أو تجهيز السفن الحربية من خلالها ، ولا شك أن مثل هذه الأمور تعود بالفائدة على السفن التجارية من حيث اصلاحاتها ، ثم ما يسوقه البعض من اتجاه للنهضة بالاسكندرية في مواجهة بورسعيد وقناة السويس ، حتى لا تفقد ميزاتها كميناء بحري هام (٤٨) .

كان من تلك الأعمال التي نمت في عهد اسماعيل باشا ، قيام ادارة ميناء الاسكندرية التي كانت تابعة لنظارة البحرية ، « بترميم رصيف المولى Môle القديم » ، بعد أن عهدت بذلك الى الخواجة « بنزيوى » في ٢٥ يولية ١٨٦٤ (٤٩) ، ثم صدرت الأوامر الخديوية بانشاء حوض عائش لاصلاح السفن Floating dock . تم صنعه بأحد معامل فرنسا عام ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) ، قدرت أبعاده بنحو مائة وأربعين مترا طولا ، وثلاثة وثلاثين مترا عرضا ، وأحد عشر مترا عمقا ، وكان يزن نحو ٣٨٠٠٠٠٠ كيلوجرام ، وبداخله آلتان بخاريتان تقومان بتفريغ المياه بعد دخول السفينة تمهيدا لاجراء الاصلاحات ، وقدرت تكاليف انشائه بنحو ١٢٦٣٣٦ جنيها مصريا (٥٠) .

وعلى اثر انتهاء هذا الحوض ، أصبح في ميناء الاسكندرية حوضان أحدهما ثابت شيد بالأحجار منذ عهد محمد علي ، وهذا الآخر المتحرك ، ثم كان انشاء حاجز الأمواج Break Water ليقى الميناء من طغيان الأمواج ، ويجعل السفينة الراسية في مأمن من العواصف ، وكان عبارة

(٤٨) عزى سرهنگ الاصلاحات لمواجهة احتياجات زيادة حركة السفن ، وأيد ذلك أحمد عبد الهادي وإن كان قرنهما بالسفن التجارية ، بينما رأها عبد الرؤوف رزق تلبية للسفن التجارية الكبيرة في القرن ١٩ .

للزبد : - اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ج ٢ ، ص - ص : ٥٤ - ٥٧ .

- د أحمد عبد الهادي : نهضة البحرية التجارية والقانون ٠٠ اسماعيل بمناسبة

مرور خمسين عاما على وفاته ٠٠ ، ص : ١٥٣ .

- حسن سيد حسن : ميناء الاسكندرية ، رسالة دكتوراه غير منشورة . باشراف

أد/محمود عصفور ، قسم الجغرافيا ، كلية البنات - جامعة عين شمس ١٩٨٢ ، ص : ٣٢ .

- د صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٧ .

- عبد الرؤوف رزق : تاريخ انشاء اللوانى ، مجلة الاسطول : المبد ٦٦ السنة ١٩ .

فبراير ١٩٧١ .

(٤٩) - جميل خالكي : مرجع سابق ، ص ص : ٣٧٨ ، ٣٧٩ .

- عبد الرحمن الرافعي : مصر اسماعيل ، ج ١ ، ص : ٢٠١ .

(٥٠) - اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص ص : ٥٦ ، ٥٧ .

- علي مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ مج ٢ ، ص ص : ٧٦ ، ٧٧ .

عن جسر من الدبش والأحجار الضخمة والصخور ، يمتد لمسافة ٢٨٨٨ مترا ، منها ٥٧٢ مترا من رأس التين الى الجنوب الغربي والغرب ، ٢١٥ مترا تمتد بانحناء ، ثم ١٧٠٠ متر تمتد الى الجنوب الغربي ، وقد تم الانتهاء منه في ديسمبر ١٨٧٣ (٥١) ، وقد نفذت تلك الانشاءات الشركة الانجليزية جرينفيلد وشركاه Greenfield (٥٢) وقدرت تكاليف انشائه بـ ٢٠٠.٠٥٤.٠٠٠ جنيه (٥٣) ، وقد أصدرت جمعية البحرية على اثر الانتهاء منه قرارا يربط أجرة لسفول السفن (*) .

وقد اضاف عبد الرحمن الرافعي أن هذه العملية تخلصها انشاء أرصفة للشحن والتفريغ ، قدرت تكاليفها مع حاجز الأمواج بنحو ثلاثة ملايين جنيه ، وقد بدء العمل في هذه المشروعات عام ١٨٧١ وانتهى عام ١٨٧٩ (٥٤) ، كما شهد الميناء أعمالا أخرى تمثلت في تطهيره بالكراكات ، لكي يسهل على السفن البخارية الكبيرة التراكي (*) والرسو على الرصيف مباشرة ، وكان البدء في ذلك عام ١٨٧٠ م ، كما مدت سكة حديدية للميناء عبر قنطرة على ترعة المحمودية (٥٥) .

وعلى اثر الانتهاء من تلك الاصلاحات يسجل على مبارك وصفا لميناء الاسكندرية بقوله :

« .. بدت منقسمة الى ميتين احدهما كبرى جهة الخارج ، والأخرى صغرى وهي في الداخل ، والأولى معدة لوقوف السفن الحربية والتجارية ومساحتها ٨٣٤ فدانا مصرية .. وعمق الماء بها عشرة أمتار .. والميناء

(٥١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : مطبعة دون رقم أو عنوان ، مملف رسوم لوازمه والفنارات ، وثيقة بتاريخ ٧ ربيع ١٢٨٦ هـ (١٨٦٩) صورة قرار جمعية البحرية .

— د* أحمد عبد النصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢ .

(٥٢) أجرت هذه الشركة الانشاءات على مقتضى اللقائسات التي عملت بمعرفة المهندس « فاوالة » ، وللمزيد حول شروطها - دار الوثائق القومية (ديوان تنمية سنية) : دفتر ١٩٤٣ أوامر ، أمر كريم رقم ٢٢٧ بتاريخ ٣ صفر ١٢٩٠ هـ (أبريل ١٨٧٣) أمر من قصر عابدين الى المجلس الخصوصي ، ص : ١٢١ .

(٥٣) جورج جندي بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ١٨٢ .

(*) راجع ما سيتم تناوله في البحث الخاص « اصلاح السفن » .

(٥٤) - جميل خالكي : مرجع سابق ، ص : ٣٧٩ - عبد الرحمن الرافعي : مرجع

سابق ، ص : ٢٠١ .

(*) التراكي مصطفى بحري يقصد به اقتراب السفينة من الشاطئ بحيث يلامس جانبها مرسى الميناء أو الرصيف وتكون ماسة له بقدر الامكان لإجراء الشحن والتفريغ .

— فريديكو بنولباك : مرجع سابق ، هامش (١) ، ص : ٨٦ .

(٥٥) للمرجع نفسه ، ص - ص : ٨٦ - ٨٩ .

الصغيرة مساحتها ١٧١ فدانا مصريا ، وعمق مائها ثمانية أمتار ونصف المتر في أعظم حالة ، والمولص المتقسم ذكره ، يقفلها في جهة المينا الكبيرة ، والسفن تدخلها من جهة الترسانة ٠٠ « (٥٦) ، وعلى حد تعبير كروشل بتت الاسكندرية أفضل ميناء شرقي على البحر المتوسط (٥٧) .

ومع ذلك فقد وجد من بين الأجانب من لم ينس في ملاحظاته ، أن يذكر رغم هذه الإصلاحات « ٠٠ وجود عقبة كثود في ميناء الاسكندرية ٠٠ أن السفن لا تستطيع دخول الميناء ليلا تبعا لخطورة ووعورة المخل الضيق المؤدى الى الميناء ٠٠ وهذه لا تكتمل الا بتفجير سلسلة الصخور التي تحف بمر المضيق ٠٠ ولكن التكاليف المقدرة والتي تتراوح ما بين مائة وثلاثمائة ألف جعلت الحكومة تتردد ٠٠ « (٥٨) .

ولم يقل صاحب هذا الرأي أن السفن ذاتها تدخله نهارا ، كما أن اتفاقات مصر في فترته « ١٨٧٣ » لم تكن تحتل المزيد ، وأنه وآخرون كانوا يعارضون الرسوم التي تفرضها مصر على السفن نظير هذه الإصلاحات (*) ، وعامة فقد وجدت فنارات وعلامات ارشاد ، بيد أن الحكومة كانت تضي نحو الصورة المثالية للميناء ، ولكن وفق امكانياتها وظروفها المالية والملاحية .

وقد جاء الاهتمام بترسانة الاسكندرية في عهد اسماعيل باشا مظهرا هاما من مظاهر التطوير ، فقد كانت جهوده أشبه ببعث الحياة ، فهي التي ورثها من عهد سلفه أثرا مهملًا ، لكنه سرعان ما أصدر تعليماته للنهوض بها منذ بدايات حكمه ، حيث أخذ يعيد عمالتها الفنية السابق تسريحها في أواخر عهد سعيد باشا وذلك للاستفادة من خبراتهم ، ثم

(٥٦) على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ مع ٢ ، ص : ٧٨ .

(٥٧) Croushley, A. E. : The economic development ... , p. 117. (٥٧)

(٥٧) سيتم تناول ذلك في المبحث الخاص بالفنارات ، وأما المصدر : - رسالة من فيليان ال جرانفل بتاريخ ٣١ مايو ١٨٧٣ من : - د . أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، هامش (٢) ، ص ، ص : ٧٢٥ ، ٨٢٨ .

(*) في أعقاب تلك الأعمال مسدودت تحريرات عمومية من ديوان الخارجية الى قناصل عموم الدول في مصر بتاريخ ٢٣ مارس ١٨٧٤ يفرض طريقة خاصة بدخول وخروج السفن في الميناء ، للمشحونة ٤ بنسات عن كل تونيلاطة عثمانية ، والفاخرة بنسان بنسبة حولتها ، وتمقي من دفه اذا عادت اضطرارا ، وكذا السفن أقل من عشر تونيلاطات ، وبمليبات أخرى احتوتها البنود الاجمالية ، غير أنه كانت تحدث بعض المناوشات الأجنبية للرسم . وسيتم تناول أمثلة لذلك في الفنارات .

- دار الوثائق القومية (محالط الأبحاث) : مخططة ٢٢ الوقائع ، ملف ميناء الاسكندرية وحركة البواخر ، من دفتر ٥٤٦ ، ص : ٥٥١ .

- الوقائع المصرية : العدد ٥٥١ بتاريخ ١٣ صفر ١٢٩١ ج/ ٣١ مارس ١٨٧٤ .

أصدر أوامره بتجديد آلاتها وأدواتها وتم انارتها بالغاز منذ ديسمبر ١٨٦٦ ، وقد قامت هذه الترسانة بتصنيع بعض السفن البخارية الحربية مثل « واپور » لطيف ، عام ١٨٦٦ ، وتمكنت من اصلاح السفن الكبيرة مثل سفينة « الابراهيمية » ، وإن كان قد اعترض بعض أجهزتها قصور في امكانيات صيانة السفن البخارية الحديدية ، حيث لم تكن على استعداد كامل لها (٥٩) .

وتجدر الإشارة الى أنه كان من الطبيعي أن تتوقف المشروعات الإصلاحية في الميناء بعد تفاقم الأزمة العالمية في نهايات عهد اسماعيل باشا .

وعامة فقد كان لميناء الاسكندرية مكانة خاصة ومتميزة بين سائر الموانئ المصرية ، وكذلك من حيث الإصلاحات التي تمت به ، وقد استتبع الإصلاحات فرض الرسوم على السفن ، وهذه الرسوم كانت مصدرا هاما للإيرادات نتيجة لحركة السفن النشطة (٦٠) ، ومن المرجح أن تزايد الإيرادات هو الذي دفع جوشن Goshen وجوير M. Joubert لأن يضمننا تقريرهما بندا خاصا بالاسكندرية ، حيث تتولى ادارة ميناءه والسكك الحديدية لجنة مختلطة « ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ » ، لها السلطة العليا على موظفيها وتسليم الإيرادات الى صندوق الدين ، بالإضافة الى وجود جمركها ضمن الجمارك المصرية الأخرى التي تدخل إيراداتها للصندوق (*) .

ولم يكن ما قامت به اللجنة بعد ذلك إصلاحا قدر ما كان العمل على زيادة الإيرادات وكان مما استحدثته زيادة رسوم الميناء ، فبعد أن كانت ٤ بنسات عن كل تونيلاطة للسفن المشحونة وبنسب الحمولة ، وغير المشحونة بنسان ، أصبحت هذه الرسوم بموجب لائحة ٨ ذى القعدة ١٢٩٤ هـ (١٨٧٧) ٦ بنسات عن كل تونيلاطة للمشحونة ، ٣ من غير

(٥٩) - السيد دياب : مرجع سابق ، ص ٦٤ - ٧٣ - ٥٥ . محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص ٧٠٥ ، ٧٠٦ .

(٦٠) Sammerco, Anglo : Histoire de L'Egypte Moderne, Tome 3 "Le rege du Khedive Ismail, 1863-1875", Le Caire 1937, p. 278.

(*) أنشئ صندوق الدين في ٢ مايو ١٨٧٦ وضمن مصادر إيراداته كانت جمارك الاسكندرية . السويس ، بورسعيد ، رشيد ، دمياط ، العريش ، عوائد الملاحة في النيل ، أما ادارة ميناء الاسكندرية مع السكك الحديدية فقد صدر بتكوينها الأمر الخديوي في ١٨ نوفمبر ١٨٧٦ ، وكانت تضم عضوين انجليزين واثنين مصريين وفرنسيا واحدا . وقد تولت هذه اللجنة ادارتهما لحساب الصندوق

- د . أحمد أحمد الحجة : مرجع سابق ، ص : ٣٧٦ .

- د . أمين مصطفى عفيفي : مرجع سابق ، ص : ٢٩١ ، ٣٠٣ .

المشحونة ، وتدفع السفينة عوائد اضافية بنسباً واحداً عن كل تونيلاطة اذا زادت عن شهر ، بالإضافة الى عوائد رسو على الأرصفة ليرة واحدة عن اليوم أو كنسوره لمن يبلغ طولها ٥٠ متراً ، ٢ ليرتين عن ٥٠ - ١٠٠ متر ، ٣ ليرات عن الأطوال من ١٠٠ متر علاوة على رسوم للشحن والتفريغ واجراءات أخرى في بنود اللائحة الاثنى عشر (١١) ، وكذلك رسوم للجمارك ومع ذلك فقد ذكر البعض أن واردات الاسكندرية قد نقصت بعد ذلك نقصاً شديداً (١٢) ، ويرجح أن زيادة هذه الرسوم كانت أحد أسباب عزوف السفن ، حتى أننا نجد أنها في عام ١٨٧٧ نحو ٦٤٨١ سفينة بخارية وشرعية ، بينما كانت في العام الذي سبقه ٥٧٠٥ ، وفي نفس العامين قلت السفن الشرعية الواردة في عام ١٨٧٧ عما كانت عليه عام ١٨٧٦ بأكثر من ألف سفينة حيث كانت عام ١٨٧٦ « ٥٧٥٤ » وأصبحت عام ١٨٧٧ « ٤٦٨٥ » ، وهذا التناقص لم يحدث قبل صندوق الدين ، حيث كان اجماليهما عام ١٨٧٥ عدد ٩٤٨٣ ، وفي عام ١٨٧٤ كان عددهما ٨١٥١ ، وهذا يوضح بجله ، أن السياسة المالية التي اتبعتها اللجنة المختلطة في ادارة الميناء لم تكن تبغى سوى المزيد من الرسوم دون قياس لجسدى حركة السفن التي تؤثر عليها المغالاة في الرسوم ، فضلاً عن ذلك فإن انخفاض حركة السفن يؤثر سلبياً في بقية الأجهزة القائم نشاطها على السفن ، ومن أهمها اجراءات الشحن والتفريغ والجمارك وغيرها .

فاذا انتقلنا الى الإصلاحات الملاحية في بقية موانئ هذا الساحل ، ومن خلال استقراء الاحصاءات لحركة السفن ، برز ميناء بور سعيد ميتفوقاً على مينائى دمياط ورشيد ، غير أن هذه الميناء قد أخذ يبرز الى الوجود مقترناً بمشروع قناة السويس ، حيث نص عقد الامتياز الأول فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ فى المادة الأولى ، على أن تقوم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية بإنشاء وإعداد مداخلين كافيين أحدهما على البحر المتوسط وهو ما تم فى بورسعيد ، بينما كان الثانى يتعلق بالسويس ، ولكن دى لميس تلاعب فى صياغة النص بالنسبة للسويس فجعله متعلقاً على شرط « عند الضرورة أو الاقتضاء Ci cela est necessaire » (١٣) . وفى عقد الامتياز الثانى ٥ يناير ١٨٥٦ نصت المادة الثالثة على ان القناة

(١١) - أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص ص : ١٥١٥ ، ١٥١٦ .
- دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محطة ٢٢ الوقائع المصرية ، ملف ميناء الاسكندرية وحركة البواخر ، مستخرج عن دفتر ٥٤٦ صر ، ص : ٥٥٩ .
(١٢) تودور وودشتين : تاريخ المسألة المصرية ١٨٧٥ - ١٩١٠ ، ترجمة عبد الحميد المبادئ ، محمد بدران ، مطبعة الاعتماد ، مصر ١٩٦٣ ، ص : ٤٦ .
(١٣) د. عبد الميز محمد القنناوى : مدينة السويس ، ص : ١٥٨ .

« تنتهي إلى البحر المتوسط في نقطة من خليج الطينة (*) ، وفي المادة السادسة البند الأول بناء مرفأ تأوى إليه السفن عند مدخل القناة البحرية في خليج الطينة (٦٤) ، ومن ثم كان الشروع في اعداد المرفأ بداية من حيث الوفاء بحاجات القناة ، وتضمنت المادة الرابعة « تمكن الشركة من أن تنشئ على مقربة من القناة البحرية مستودعات ومخازن وورشاً وموانئ » (٦٥) ، ومن ثم فإن الخطوات التنفيذية لانشاء بور سعيد كميناء بحري أخذت خطواتها العملية ، اثر اجتماع دى لسييس De Lesseps, F. ولجنة ترافقه بالموقع في « ٢٥ أبريل ١٨٥٩ واتخاذهم عدة قرارات من بينها اقامة فنار لارشاد السفن إلى موقع ميناء بورسعيد وانشاء ورش وآلات ومنشآت أخرى ضرورية » وانشاء كوبرى أمام بورسعيد يمتد من الشاطئ داخل البحر ويكون بمثابة رصيف ترسو السفن عنده وهى في أعماق كافية من الماء لتفرغ شحناتها » (٦٦) ، وقد بدى في بناء الحاجز الغربى للميناء عام ١٨٥٩ واهتم المشرفون بانشاء المرسى المؤقت » من الخشب ، وفي عام ١٨٦٠ تقرر انشاء جزيرة على امتداد الساحل بعرض خمسة أمتار وعمق نصف متر وطول نحو ستين متراً ، وتمتد في خط مستقيم » لحماية السفن وتفريقها ، وقد بدى في انشائها في مارس ١٨٦٣ ، وانتهت في سبتمبر من نفس العام ، وأسندت في تنفيذها مهنة نقل الأحجار من محاجر المكس في الاسكندرية إلى شركة أخوان داسو Dussaud (٦٧) ، وهذه الأحجار بدى في غمرها في الماء في أغسطس ١٨٦٥ ، وتم الانتهاء من الحاجز الغربى أوائل عام ١٨٦٩ ، وقد بلغ طوله ألفين وخمسمائة متر بارتفاع مترين عن سطح الماء ، أما الحاجز الشرقى فقد بدى العمل فيه عام ١٨٦٦ وانتهى يناير ١٨٦٨ .

(*) يطلق لفظ الطينة تعبيراً عن منطقة الأحوال بسبب تغطية مياه البحر المتوسط لتلك المنطقة الرسوبية وقد أطلق العرب والعبرانيون والروم أسماء متعددة على هذا الجزء ، إما اختيار هذه المنطقة بالذات لجاء اعتماداً على تقرير قدمه ليجريللى يناير ١٨٥٥ ، أقرته لجنة تضم دى لسييس ، ليفان بك ، موجبل بك في ٢٠ مارس ١٨٥٥ بعد فيض من الدراسات للملاحية .

للمزيد : د. زين العابدين شمس الدين لهم : مدينة بورسعيد ١٨٥٩ - ١٨٨٢ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٧ ، ص ١٤ - ص ١٩ .

(٦٤) لمطالبة نصوص الاتفاقيات الخاصة بالقناة : - محمد السوسى : الرحلة الحجازية تحقيق د. عل الشنوقى ، الجزء الثانى ، الشركة التونسية للتوزيع ، تونس ١٩٨١ ، ص - ص ٤١٧ - ٤٣٣ .

(٦٥) المرجع نفسه : ص ٤٣٩ .

(٦٦) - د. زين العابدين شمس الدين : المرجع السابق ، ص ١٩ .

ـ محمود جلال الدين الجمل : بورسعيد ملتقى الشرق بالغرب ، دار الفكر العربى ، القاهرة ١٩٥٤ ، ص - ص ٧٨ - ٨٠ .

(٦٧) د. زين العابدين شمس الدين : المرجع السابق ، ص ص ٣٧ ، ٣٨ .

بطول ألف وتسعمائة متر وارتفاع متر واحد عن سطح الماء ، وأقامت شركة القناة أحواضا بالميناء الداخلى لشحن وتفريغ السفن ، وهى حوض التجارة وحوض الرسانة وحوض شريف ، وحين جاء عام ١٨٧٠ ، كان بالميناء ثلاثة أحواض فى الشاطئ الغربى ، وخصص حوض التجارة الذى كان فى الشمال للمراكب المحلية والرسو الصغير ، أما حوض الرسانة فى الجنوب فهو للشركة ، بينما كان الحوض الآخر مخصصا لرسو السفن البخارية الضخمة المملوكة للشركات المصرية والأجنبية (٦٨) ، وكان من الطبيعى أن ينشط دور ميناء بور سعيد ، وتزايدت أهميته بعد افتتاح القناة (٦٩) ، على النحو السالف ذكره بالنسبة لحركة السفن ، التى تكشف عن بدايته العملاقة قياسا بنشأته الزمنية (*) .

أما ميناء دمياط ، فعلى ما يبدو قد وجد بين منافسين أثرا عليه هما ميناءى بور سعيد والاسكندرية ، ففى غيبة أولهما ، أو بالأحرى فى الفترة الأولى قبل افتتاح القناة شهد ازدهارا نسبيا رغم وجود المنافس الأقوى الاسكندرية ، وعلى حد تعبير البعض « ٠٠ كان حفر القناة ذا أثر كبير فى إيقاف تدهور دمياط لمدة ثلاث سنوات فى أوائل الستينات من القرن التاسع عشر ، عندما كانت مكاتب الشركة موجودة بها ، ثم استأنفت المدينة تدهورها بعد انقضاء هذه السنوات الثلاث ٠٠ حتى أنه بحلول الستينات كان يستخدم لمجرد زوارق الصيد ٠٠ » (٧٠) ، ولم تكن إقامة

(٦٨) المرجع نفسه ، ص : ٢٩ ، - محمود جلال الدين : مرجع سابق ، ص ص : ٨٠ ، ٧٩ .

(٦٩) زارها السنوسى فى فترة لاحقة لاسماعيل باشا فى ١٧ شى القعدة ١٢٩٩ هـ (١٨٨٢) ، وذكر الكثير عن أوصالها ومراكز الشركات التجارية والسكان للمزيد : محمد السنوسى : مرجع سابق ، ص - ص : ١٣٧ - ١٤٤ .

(*) تجدر الإشارة إلى أن بورسعيد استقبلت عام ١٨٥٩ عدد ٣٣ سفينة منها ١٤ فرنسية ، ٨ تركية ، واحدة إيطالية ، كما أن بعض السفن كان يتم تسيرها قبل افتتاح القناة منذ عام ١٨٦٧ بين الاسماعيلية وبورسعيد ، وبعد افتتاح القناة ازدهرت به السفن ، وسادت الحكومة المصرية الاستيلاء على جسرهما من شركة القناة فبيار بينهما نزاع تدخل فيه القنصل الفرنسى وانتهى بتنازل الشركة فى مقابل تموين ٣٠ مليون فريك .

- د : أحمد عبد الصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢ .

- محمود جلال الدين : المرجع السابق ، ص ١٥٢ .

(٧٠) جان بيير : دراسات فى التاريخ الاجتماعى لمر الحديث ، ترجمة د : عبد الحامى لاشين ، محمد عبد الحميد فهمى الجبال ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ، الطبعة الأولى ١٩٧٦ ، ص : ٢٨٥ .

- حسن سيد حنين (د) : مرجع سابق ، ص : ١٦٠ .

- د : السيد خالد المبرى : ميناء دمياط دراسة فى جغرافية المدن ، رسالة دكتوراه ، غير منشورة ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب - جامعة القاهرة ١٩٧٤ ، ص : ١٤٩ .

الشركة لمكانيتها في هذا الميناء ، مقرونة بمشروعات اصلاحية بالميناء ، بل جاءت كمخازن لها بعد شرائها ثكنات الجيش المصرى فى دمياط عام ١٨٦٠ نظير مبلغ ١٩٤ر٣٤٩ قرشا ، وفى ٢٤ يوليو ١٨٦٠ نقلت الشركة من الاسكندرية الى هذه الثكنات المركز الرئيسى للإدارة العامة للأشغال ومكاتب مستخدمى الماقل العام ، ولم تهتم بأكثر من المرسى النيل الذى يربطها بداخل الدلتا (٧١) ، أو بعض التجهيزات للسفن التى تقوم بنقل معداتها الى بورسعيد .

وفى عهد اسماعيل باشا كانت تنتظر ميناء دمياط بعض الإصلاحات ، ولكنها جاءت لخدمة الأغراض الحربية من حيث الاهتمام بقلع البوغاز أو إنشاء طريق حربي الى البوغاز ، ولم يشهد نهضة اصلاحية حقيقية تخدم الأغراض التجارية رغم ما كان بها من مضارب أرز ومصانع نسيج للكتان والحريز والقطن (٧٢) ، وربما كان ذلك مرده لازدهار الاسكندرية ثم بورسعيد بعد افتتاح القناة ، وقربهما النسبى منها ، وكانت طلباتها ازاء البحرية التجارية متواضعة ، كان يطلب محافظها مؤقتا تعيين احدى السفن التجارية لنقل ما يرد فى المراكب والوابورات (٧٣) ، وربما كمنت بعض تفسيرات تخلف دور دمياط البحرى هو ارتباطها بمشروع حفر القناة وتفتيش الوادى وكونها مركزا لتجهيزات المشروع فى عهد سعيد باشا (*) .

ولم تكن رشيد أسعد حالا ، حيث أن مؤثراتها الملاحية تكشف عن نزوعها الى الحركة المحلية الساحلية أو الملاحة الداخلية ، ولعل الإحصاء السابق يكشف عن عدم ورود أى من السفن البخارية اليها فى السنوات من ١٨٧٣ - ١٨٧٧ ، بما يعنى عدم مواكبتها روح الإصلاحات التى تجتذب التجارة البحرية سواء بإصلاحات الميناء أو تنشيط دوره الاقتصادى .

(٧١) د- عبد المزيق محمد الشناوى : قناة السويس .. ط ١ ، ص - ص : ٤٨٣ - ٤٨٨ .

(٧٢) د- السيد خالد المطرى : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٤٩ ، ١٥٠ .

(٧٣) دار الوثائق القومية : ديوان محبة سنية (دفاتر) : دفتر ٣٠ جزء ١ رقم ٢٣١ من للية الى ديوان المالية بتاريخ ٤ ذو الحجة ١٢٩٠ هـ (١٨٧٤) ، ص : ١٩٨ .
(*) كان ضمن شروط امتياز مشروع حفر القناة شق ترعة تصل بين النيل بالقرب من دمياط الى بحيرة المنزلة ، وسرعان ما حاولت شركة القناة الحصول على امتياز يسيده الأسماك فى البحيرة لمدة عشرين عاما ، ولم تنجح المحاوله للمنافسة العتيلة التى أبدتها القصر البريطانى لسعيد باشا ، ولكن نجح دى لبيس عن طريق وسطاء فى اتمام صفقة شراء ثكنات الجيش فى دمياط ، وتمت موافقة سعيد باشا عليها فى ٦ يوليو ١٨٦٠ وتوسعت الشركة فى انشاءاتها بدمياط واتجهت الى تقوية ربطها بالملاحة الداخلية ثم ببحيرة المنزلة من أجل المشروع ، وكان ذلك على حساب النشاط البحرى الحكومى للميناء .

للمزيد : د- عبد المزيق محمد الشناوى : قناة السويس .. ج ١ ، ص - ص : ٤٨٢ - ٥٠٧ .

(ب) موانئ البحر الأحمر :

أولا : الموانئ المصرية :

بداية ينبغي الإشارة الى أن الظروف التي أحاطت بالملاحة في البحر الأحمر ، كانت تختلف عن تلك التي توافرت للبحر المتوسط وذلك في عدة مجالات ، من أهمها عدم قدرة المناطق المحيطة على المشاركة في التبادل الملاحي ، حيث كان انتهاء البحر الأحمر قبل حفر قناة السويس الى مناطق أو دول تقل نطاقتها الجغرافية وقدراتها الملاحية ، على العكس من تلك التي وجدت في البحر المتوسط ومثلت مصر جزءا منها ثم بلاد الشام والدولة العثمانية وغيرها ، كذلك فقر قدرات موانئ هذا البحر وقلة أعدادها ، علاوة على تأخر افتتاحه زمنيا في العصر الحديث أمام الملاحة الأجنبية لوجود الأماكن المقدسة ، وكانت على النقيض من ذلك موانئ البحر المتوسط ، وإلى جانب ذلك الظروف الملاحية الجوية تبعا لحرارة الجو وتقلباته في المنطقة الاستوائية والمدارية .

لكل هذه الظروف وغيرها مما تحتمله المقارنة ، كانت الحركة الملاحية للسفن في هذا البحر تقل نسبيا عن تلك التي وجدت في موانئ البحر المتوسط ، ولكن تطورت هذه الحركة بشكل جوهري في موانئ البحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس ، التي أوجدت اتصالا مباشرا بين البحرين وما يتصل بهما من بحار .

ولا شك فإن إجراء هذه الإصلاحات (٧٤) ، كان يعلى بالضرورة وجود بحرية تجارية مصرية وذلك لعدة أسباب ، في مقدمتها إمكانية قيام هذه السفن بدور في نقل أدوات ومستلزمات الإصلاحات ، ثانيا : استفادة هذه السفن بما يتم من جهد للحكومة في إطار تهيئة وإعداد الموانئ للملاحة .

وقد جاءت الإصلاحات ذات العلاقة المباشرة بالبحرية التجارية في موانئ البحر الأحمر متجهة أولا الى ميناء السويس ، حيث بدأ - خاصة قبل افتتاح قناة السويس - محطة نهائية Natural Terminal Station للنقل البحري من وإلى نصف الكرة الشرقي ، علاوة على قربه المكاني من ساحل البحر المتوسط والقاهرة والمناطق الأكثر عمراناً بالدلتا مقارنة بميناء القصير ، ولذا اهتم محمد سعيد باشا بصد توليه الحكم بميناء السويس ، وشرع في توسيع مرفئها ، فأصدر أوامره عام ١٨٥٦ م الى لبنان بك مدير عموم الأشغال العمومية « بانشاء مرفأ لائق على البحر الأحمر

(٧٤) يرى الباحث أنه كان من الأفضل التوسع الاقنى بكافة الموانئ ، ولكنه يصرح بالإصلاحات الرأسمية تبعا لأهمية الحركة للملاحة في ضوء ما تم بالفعل .

يتيسر فيه بناء العمارات واقامة المباني اللازمة للملاحة . . يكون فيه حوض للتعمير (الاصلاح) . . (٧٥) ، ومن ثم كانت العلاقة متوازية بين اصلاحات الميناء وتطور مشاركته في الحركة الملاحية فضلا عن امكانيات واستعداد الحكومة لذلك ، بالاضافة الى معاصرة هذا الميناء لاستعدادات مشروع حفر القناة .

كان من جراء هذا الاهتمام أن شرعت الحكومة في التعاقد على انشاء حوض عالم لاصلاح السفن Floating Dock ، وقد أشار لذلك بنولايك بقوله : . . أن الحكومة المصرية عقدت في ١٨٦٠ صكا مع احدى القومبانيات الانكليزية . . ولكن المشروع لم ينفذ ، على أنه أعيد فيه النظر ثانية في أبريل ١٨٦٢ ، وعقد صكا آخر مع اخوان داسو Dussaud Freres وهم تعهدوا بأن ينشئوا تحت مناصرة (اشراف) قومبانية الميساجيرى (الفرنسية) حوضا للتعمير قدرت تكاليفه ٨٠٠.٠٠٠ فرنك طوله ٤٠٢ قدم ، العرض ٧٨ عند المدخل . . (٧٦) ، وهذه التكاليف ترجع الى أن العقد الأساسى أضيفت له تمويزات أخرى دفعت في عهد اسماعيل باشا .

وإذا كان ثمة ايضاح في هذا النص ، فان ذلك ازاء الاشارة الى عقد الحكومة صكا مع "P & O" احدى الشركات الانجليزية ولكن المشروع لم ينفذ ، ذلك أنه كانت توجد منافسة بين الشركات الملاحية الانجليزية والفرنسية حول الحصول على امتيازات ملاحية في مصر ، ومن ثم تغلبت الوجهة الفرنسية في عهد سعيد باشا ونالت الشركة الفرنسية اخوان داسو تحت اشراف الميساجيرى امتياز التنفيذ ، وهو ما أبرزه ماكون Mc Coan في اشارة الى أن الشركة الفرنسية فازت بما لم تستطع الحصول عليه الشركة الانجليزية (٧٧) .

وقد أشارت الوثائق الى أنه قد صدر أمر سعيد باشا ببدء العمل في تنفيذ هذا المشروع بتاريخ ٢٥ ذى القعدة ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢) ، وان كان قد تأجل البدء فيه أربعين يوما بحجة عدم التصريح بأراض كافية لوضيم المهجات اللازمة ، وقد أعطى التصريح بألف متر لمدة ثلاث سنوات للشركة الفرنسية ، من الأراضى التى كانت مخصصة للشركة البحرية المصرية " المجيدية " ، وكان ذلك بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) (٧٨) .

(٧٥) فريدريك بنولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(٧٦) للمرجع نفسه : ص ٩٣ ، ٩٤ .

(٧٦) Mc Coan : Egypt as it is, London 1877, p. 254.

(٧٧) دار الوثائق القومية (ديوان عمية سنية) : مخططة ٢٨ ملخصات محافظ ،

ترجمة وثيقة رقم ٦٦٥ بتاريخ ٢٥ ذى الحجة ١٢٧٨ هـ من اسماعيل الى ولي النعم السامى .

وعن أسباب انشاء هذا الحوض العائم ، فقد عزا البعض ذلك الى أنه كان من اقتراح شركة الملاحة الفرنسية الميساجيرى ، حيث رأت اتخاذ التدابير عام ١٨٦١ لاصلاح سفنها بالسويس ، بعد أن نظمت خطها الملاحي منه الى الهند الصينية حيث المستعمرة الفرنسية كوشنسين Cochinchine الخالية من حوض بحرى ، وعلى اعتبار أن السويس ميناء ملاحة كبداية ونهاية فى البحر وقريب نسبيا لفرنسا ، بدلا من اللجوء لميناءى هونج كونج Hong-Kong وبومباي Pombay الواقعين تحت النفوذ البريطانى (٧٩) .

وعزا البعض الآخر لانشاء الشركة المجيدة وحتى يمكن تلبية احتياجات سفنها ، وأن سعيد باشا فكر فى ذلك لما وجد أن دهانات سفنها واصلاح قاعاتها سنويا يتكلف كثيرا من جراء ارسالها الى أوروبا (٨٠) .

ويرجح أن يكون كلا العاملين وراء انشاء الحوض العائم ، فالحاكم كان معنيا بأمور الملاحة كما أن السفن الأجنبية كانت تدفع رسوما لاصلاح ابان تواجدها بالحوض ، وهذه الرسوم كانت تمثل موردا ماليا ، بالإضافة الى أن وجوده كان يلبي احتياجات السفن المصرية فى هذه المنطقة ، وفى هذا المجال تجدر الإشارة الى أنه كانت تخفض الرسوم بالنسبة للسفن التجارية المصرية ، وتعفى منها سفن الميرى (*) ، أما بالنسبة لشركة الميساجيرى فقد كانت على حد تعبير الدكتور الشناوى لكى يضمن سعيد باشا اشرافها الفنى ، ولا شك فقد كانت لها خبراتها الملاحية .

وقد تم تنفيذ هذا الحوض فى عهد اسماعيل باشا ، حيث عقد الاتفاق « ١١ ابريل ١٨٦٢ الذى ينص على الانتهاء منه فى أربع سنوات ،

= = = مخططة ٢٩ ملخصات متناظرة ، ترجمة وثيقة رقم ١٢٨ بتاريخ ١٦ ربيع اول ١٢٧٩ هـ من اسماعيل الى ولي النم *

(٧٩) د. عبد الميزن الشناوى : قناة السويس ٥٥ ج ١ ، ص : ٥١١ ، ص : ٥١٢ .

- مدينة السويس ٥٥ ، ص : ١٢٨ ، ١٣٩ .

(٨٠) - اسماعيل مرهوك : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٥٣ .

- جميل خانكى : مرجع سابق ، ص : ٣٦٤ .

- جورج يانج : مرجع سابق ، ص : ١٩٧ .

... فريدريكو بتولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(*) صدرت ترسية رسوم فى ٢١ صفر ١٢٨٣ هـ موقعة من لاهر عموم البحرية ، تحوى ١٥ بنداً ، جمعت رسومه ٧٠ جنيهها الجليزيا (استرلينيا) عند الدخول ، ثم ٣٥ ج.د. من كل يوم مع احتساب كسوره ٢٤ ساعة ، ويستثنى من دفع الرسوم كسفن السفن التجارية المصرية للشركة الميزية ، وتعفى من الرسم جميعه سفن الميرى .
- دار الوثائق القومية (دواوين الخلفاء - ميزية) : مخططة دون رقم « رسوم اللوالب والفنانات » ، مكاتبه رقم ٦٧١/٢١٦ بتاريخ ٥ ربيع اول ١٢٨٥ هـ (١٨٦٦) من وكيل البحرية الى وكيل عموم القومانية الميزية للضريبة .

وبانتهائه أصبح في ميناء السويس هذا الحوض الكبير ، بالإضافة الى حوض حجرى قديم صغير الحجم نسبيا كان قد تم انشاؤه في عهد محمد على (٨١) .

وتجدر الاشارة الى أنه قد أثرت مشاكل عديدة مع الشركة الفرنسية أثناء التنفيذ في عهد اسماعيل باشا ، وذلك بخصوص استخدام خمسمائة عامل مصرى بنظام السخرة وفق المادة ١٨ من عقد الاتفاق الموقع في عهد سعيد باشا ، وهو ما منعه الخديوى اسماعيل ، وتم الاتفاق مع شركة داسو في ٧ سبتمبر ١٨٦٣ على تخليها عن عمالة السخرة مقابل تعويض مالى ضخيم تدفعه لها الحكومة وقدره ٣٣٠٠٠٠٠ فرنك اذا مضت الشركة فى انشاء الحوض بطريقة الحفر الجاف ، أما اذا استخدمت الكراكات فيقفز التعويض الى ٣٥٠٠٠٠٠ فرنك ، على الرغم من أن الشركة قد ارتضت فى الاتفاق الأول قبل عام وبعض عام بانشاء الحوض بمبلغ اجمالى هو ٤٠٠٠٠٠٠ فرنك (٨٢) .

ولما كانت طريقة التنفيذ قد تمت بالحفر الجاف ، من ثم فقد بلغت التكلفة الاجمالية التى دفعتها الحكومة حسب هذا التقدير ٨٠٠٠٠٠٠ فرنك ، وان كان كل من اسماعيل سرهنك وبنولا بك قدرا التكلفة بنحو ٨٠٠٠٠٠٠ فرنك (٨٣) .

ولم ينته اهتمام الحكومة بالاصلاحات الملاحية فى ميناء السويس بافتتاح الحوض العائم فى ١١ أكتوبر ١٨٦٦ م. (٨٤) ، اذ كانت تنتظر الميناء مشروعات أخرى ، وفى عام ١٨٦٧ وقع الخديو اسماعيل شروطا جديدة مع شركة اخوان داسو لانجاز أعمال مكملة للحوض ، تتضمن انشاء ميناءين ، أطلق على أولهما ميناء ابراهيم تخليدا لذكرى والده ، وهو مخصص للوازم « البحرية الأميرية » أى السفن الحربية ، له أرضعة تمتد بطول ٥٥٨ مترا ، وثانيهما أطلق عليه ميناء توفيق اعزازا لمكانة ابنه ، خصص للسفن التجارية ، وكان طوله ١٥٢٨ مترا ، وبينهما فى محور المعبر رصيف مركزى للشحن والتفريغ طوله ٥٥٠ مترا وعرضه ١٠٠ متر ،

(٨١) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ص : ٥٣ ، ٥٤ .

— د. محمد فهمى لهيطة : تاريخ مصر الاقتصادى فى الصور الحديثة ، الطبعة الرحمانية ، مصر ١٩٣٨ ، ص : ١٧٥ .

(٨٢) د. عبد العزيز السنائى : — قناة السويس — ج ١ ، ص : ٥١٣ ، ٥١٤ .
— مدينة السويس — ص : ١٤٢ ، ١٤٣ .

(٨٣) — اسماعيل سرهنك : للرجع السابق ، ج ٢ ، ص : ٥٣ .

— فريدريك بنولاك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(٨٤) د. عبد العزيز السنائى : قناة السويس — ج ١ ، ص : ٥١٤ .

وقدر لانجاز هذه الأعمال ٢٣٣٩٥٥٠٠ فرنك ، وقد تمت في ٤ مايو ١٨٧٣ (٨٥) .

وهناك من ربط هذين الميناءين بعهد سعيد وأشار الى ذلك بالقول « .. شرع سعيد باشا سنة ١٨٥٦ في انشاء ميناء جديد بالسويس لسهولة ايواء السفن ، فجعل من الثغر مرفأين أحدهما يسمى ميناء ابراهيم جعل للبواخر الحربية ، وجعل الثاني للسفن التجارية .. » (٨٦) ، وهذا يجافى الحقيقة ، اذ أن ذلك تم في عهد اسماعيل باشا حسيما سبقت الاشارة .

وفي ١٥ مايو ١٨٧١ وضع الخديوى اسماعيل حجر الأساس لأعمال تكميلية أخرى متمثلة في اقامة حاجز الأمواج ، أمام المرفأين بمساحة ٢٩٠٠ متر ، وبه فتحة عرضها ١٠٠ متر « بوغاز » (*) لدخول السفن وخروجها ، وفي جوانبه منارات لهداية السفن ، وتقرر الانتهاء من تنفيذها عام ١٨٧٦ (٨٧) ، كما تم في أغسطس ١٨٧٧ اصلاح بعض الخلل في أرصفة ميناء ابراهيم (٨٨) .

ولعل هذه الأعمال تترجم مدى الاهتمامات التي أولاها كل من الحاكمين للميناء في عنايتهما بأمور الملاحة في إطار تطوير الموضع الجغرافى ، فضلا عن ذلك ، كانت تمنح التسهيلات المختلفة لشركات البحرية التجارية من مبان أو أراض لازمة لمخازن الفحم ، أو محطة مياه أو مبان ادارية مما يخدم حركة السفن ، على أن يكون ذلك محمدا بشروط ولقترات معلومة (٨٩) .

(٨٥) - د. حسن سيد حسن : مرجع سابق ، ص : ١٦٥ ، ١٦٦ .

- فريدريك بنوليك : مرجع سابق ، ص : ٩٣ ، ٩٤ .

(٨٦) - جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٧٨ .

- عبد الرحمن الرافعي : مرجع سابق ، ص : ٢٠٠ .

- محمد أحمد القاضي : تيلة عن أشهر اللوائح المصرية « لشانها وتطورها » ، مجلة

الاسطول : العدد الثالث يولية ١٩٥٣ ، ص : ٦٧ .

(*) البوغاز مشتقة من المصدر التركي « بوغزق » أى يختنق ، وينطق فى التركية على الحلقوم والجزء الضيق من كل شيء ، أو للبحر الضيق ، وفى حالتنا هذه لبحر الشريط الضيق الذى يوصل بين المرفأين .

- د. جعفر عبد السلام : مرجع سابق ، ص : ٥٦٩ ، ٥٧٠ .

- السيد دياب : مرجع سابق ، خامس (٤) ص : ١٩ .

(٨٧) - د. أحمد عبد النصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢١ .

- جورج جندى بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ١٨٢ .

- د. حسن سيد حسن : مرجع سابق ، ص : ١١١ .

(٨٨) الوقائع المصرية : العدد ٧٢٢ بتاريخ ٣ شعبان ١٢٩٤ هـ / ١٢ أغسطس ١٨٧٧ .

(٨٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجيدية) : سجل ١٠١/١٦ قيد ٢

أما ميناء القصير فقد بدت صورة إصلاحاته باهته (*) ، رغم ما سبق ذكره عن حركة السفن ، ويبدو أن بعض التفسيرات كانت تكمن في الحركة ذاتها ، حيث لم يستقبل من السفن البخارية طيلة خمس سنوات سوى ١٤ سفينة ، بينما كانت الغالبية العظمى للسفن الشراعية ، وكما هو معلوم فإن السفن البخارية هي التي كانت تحتاج الى تجهيزات واستعدادات ملاحية متعددة أكثر مما تحتاجه السفن الشراعية ، وبدت أهمية الميناء متثلة في خط البريد الذي كان يمر عبره بين سواكن وقنا منذ محرم ١٢٨٢ هـ (مايو ١٨٦٥) (٩٠) ، وكذلك اتصاله التلغرافي بسواكن ، بالإضافة الى احتوائه على بعض المكاتب ومحل للصحة بالإضافة الى ميناء السفن (٩١) .

ويمكن أن تعزى أسباب ذلك لبعده النسبي عن المناطق الحضرية الكبرى التي توفرت للسويس ، وكذلك بعده عن الموانئ الساحلية بالبحر المتوسط ، وعدم مواكبته تطور السفن البخارية كبيرة الحجم وسريعة التحرك ، وقد زاد من قيمة التوجه للسويس بدلا من القصير رسوخ الدور التاريخي لأولهما ، حيث كان بالسويس ميراث من الاهتمامات السابقة التي كان أمر تطويرها يسيرا نسبيا عن بقية مشروعات بكر ، بالإضافة الى ذلك أن السويس كانت تشهد تطورات أخرى لم تنح للقصير ، منها مد السكك الحديدية إليها في أول ديسمبر ١٨٥٨ ، وكذلك القرار السياسي بتحول موكب الحج للبرور عن طريق السويس عام ١٨٥٩ وإن كان المرور الفعلي قبل بدء عام ١٨٦١ (٩٢) ، علاوة على الأثر الأكبر في الإهتمام بالسويس اثر مشروع قناة السويس وافتتاحها ، ولا شك فإن هذه الإصلاحات كانت في صالح النشاط البحري .

= التحريات الصادرة ادارة الميمنية ، رقم ١٤ من ٨ شوال ١٢٧٨ هـ (أبريل ١٨٦٢) من مدير الوايات المصرية الى محافظ السويس ، ص : ٣٣ .
(*) ورد ذلك في تقرير زيارة علي رضا باشا لسواحل البحر الأحمر ٢٨ شعبان ١٢٩٦ هـ - ٩ صفر ١٢٩٨ هـ ، وذكر انها كانت تحوى مبنى المحافظة وهو للمسيح ديوان الجبرك .

- د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية .. ، ص ص : ١٥٧ ، ١٥٨ .
(٩٠) دار الوثائق القومية (ديوان مية سنية) : ترجمة مكانة عن دفتر ٣٧٠ اوامر تركي ، أمر كريم بتاريخ ٩ محرم ١٢٨٢ هـ الى جعفر باشا صباغ حكمدار سواكن ومصوع والياكل . ص : ٥٦ .
(٩١) - ابراهيم عبد المسيح : دليل وادي النيل لعامي ١٨٩١ ، ١٨٩٢ ، مصر دوت . ص : ٢٧٦ .

- د. شوقي الجبل : سياحية مصر .. ، ص : ٢٨٩ .
(٩٢) - د. حلمي أحمد شلبي : قصور في تاريخ تحديث المدن في مصر ، « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة ١٩٨٨ . ص : ٥٠ .

لانيا : موانئ امته لها النفوذ المصري :

كان من حسن الطالع أن هذه الفترة شهدت مدا لنفوذ الموقع الملاحي المصري خارج اطار موضعه الجغرافي ، تمثلت في موانئ أخرى تتبع النفوذ السياسي المصري ، منها ميناء الوجه على الساحل المواجه للقصر ، حيث كانت متصرفية الوجه تتبع الحكومة المصرية (٩٣) ، ثم ميناء سواكن ومصوع منذ ذى الحجة ١٢٨١ هـ/مايو ١٨٦٥ ، مما ضمن نطاقا ملاحيا أوسع مدني يهيمن عليه الحكم المصري في ظل السيادة العثمانية (٩٤) ، وقد اهتمت الحكومة المصرية بشئونهما الملاحية ، فبالنسبة لميناء سواكن باعتباره ميناء السودان الرئيسي ، فقد عنيت أول الأمر باصلاح وترميم مرسى (القيف) والجمرك ، كما أنشأت المخازن والمحلات لوضع البضائع الواردة والصادرة بالإضافة لاهتمامها بربطه بأجزاء السودان ، كذلك أصلحت مرفأ مصوع لخدمة ميناء تجاريا هاما ، فشيدت به رصيفا لشحن السفن وتفريغها ودارا للجمرك ومدته بالمياه العذبة (٩٥) ، كما أقامت جسرا يصل للشاطئ بطول ١٨٠٠ متر وعرض ١٠ امتار (٩٦) .

أما عن حركة السفن في هذين الميناءين ، فإنه يوجد احصاء عام لمتوسط السفن التي دخلت كل منهما عن عشر سنوات « ١٨٦٣ - ١٨٧٢ » ، فكانت في ميناء سواكن بمتوسط سنوي ١٥٣ - سفينه ، وأجمالى حمولاتها ٣٧٧٢ طنا ، أما مصوع فكان متوسط السفن التي دخلتها سنويا عن الفترة ذاتها ٢٠٧ سفن ، بأجمالى حمولات ١٧٠٩٢ طنا .

وقد أورد كل من ديني بك وعلي مبارك احصاءات جزئية لبعض السنوات من حيث السفن الداخلة للميناءين عن الفترة « ١٨٦٩ -

(٩٣) د. شوقي الجبل : سياسة مصر ، ص : ٢٩٧ .

(٩٤) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محطة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان رقم ٩١٣ المؤرخ وأسنط ذى الحجة ١٢٨١ هـ (١٨٦٥) من السلطان عبد المؤيز لى اسماعيل باشا والى مصر .

وقد كان الميناءان خاضعين للإدارة العثمانية منذ اختلما مصر في يونيو ١٨٤٩ .

(٩٥) - سيد بيدير الجوانيم : الحكم المصري لى سواكن وملحقاتها ١٨٦٥ - ١٨٨٥ ، رسالة ماجستير غير منشورة بإشراف أ.د/السيد محمد الدين ، قسم التاريخ والحضارة ، كلية اللغة العربية ، جامعة الأزهر ١٩٦٤ ص : ٣١ - ٩٠٨ .

- د. شوقي الجبل : سياسة مصر ، ص : ٢٩٩ ، ٢٩٨ .

- الوثائق السياسية ، ص - ص : ٤٩ - ٩٨ ، ١٢٦ .

(٩٦) - حافظ علي بابا : النهضة المينائية في عصر اسماعيل د اسماعيل بمينائية

مرور خمسين عاما على ولادته ، ص : ٢٤ .

١٨٧٣ « (٩٧) ، وتبرز أهمية احصاء رينى بك من أنه يرصد حركة السفن المصرية فيهما (*) ، ثم أورد أميتشى احصاء لفترة لاحقة « ١٨٧٣ - ١٨٧٧ » ، رصد فيه حركة السفن التجارية الداخلة والخارجة معا ، وهو ما يبرزه الاحصاء التالى (٩٨) : -

السنة	مصوع			سواكن		
	بغارية	شراعية	اجمال	بغارية	شراعية	اجمال
١٨٧٣	٥٣	١٨٩٠	١٩٤٣	١٠١	٢٤٠	٣٤١
١٨٧٤	٥٨	١٧٤١	١٧٩٩	١٠٣	١٦١	٢٦٤
١٨٧٥	٤٨	١١٠٢	١١٥٠	١١٧	٢٠٢	٣١٩
١٨٧٦	٣٥	٩١٨	٩٥٣	١٠٧	١١٨	٢٢٥
١٨٧٧	٦٧	١٢١٨	١٢٨٥	١٦٥	١١٥	٢٨٠
الاجمال	٣٦١	٦٨٦٩	٧١٣٠	٥٤٣	٨٣٦	١٣٧٩

وقد كان اجمال الحمولات في مصوع ٤٣٥٩٥٠ طنا ، وفي سواكن ٣١٦٢٤٠ طنا ، وذلك حسبما أوردته الاحصاء ذاته ، وفي ضوء هذه البيانات تبرز عدة حقائق وملاحظات : -

اولاً : كان التفوق النسبى لميناء مصوع من حيث الاجمال العام للسفن

(٩٧) اورد رينى بك بالنسبة لميناء سواكن ، اجمال السفن الداخلة عام ١٨٦٩ بعدد ١٢٦ ، ١٨٤ سفينة عام ١٨٧٠ ، ٢٢١ عام ١٨٧١ ، اما بالنسبة لمصوع فكانت الداخلة عام ١٨٧٠ اجمال ٢٢١ سفينة ، ٢٥٠ عام ١٨٧١ ، اما على مبارك فقد ذكر عام ١٨٧٢ عدد ٣٥٣ سفينة بالنسبة لسواكن ، بينما كانت ٤١٦ فى مصوع .

Regny, E. : Op. Cit., — Tome 1, p. 30.

Tome 2, pp. 40, 41, 42.

— Tome 3, pp. 33, 34.

- على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ص ٢ ، ص ٨٢ .

(*) سيتم تناول ذلك فى « خطوط سهر السفن البحرية التجارية المصرية » .

(٩٨) للمستخرج بمعرفة الباحث من احصاءات مطرقة الزردما أميتشى ، اما السفن التجارية المستنيفة من الاحصاء عن : - فرينديكو أميتشى : مرجع سابق ، ج ١١ ص ١٠٠ : ص ٦٠ - ٨٠ .

٧١٣٠ ، أى بمتوسط سنوى نحو ١٤٣٦ سفينة ، أما سواكن فاجماليها ١٣٧٩ سفينة تجارية بمتوسط سنوى نحو ٢٧٦ ، ولكن هناك فروقا اذا قيس كل نوع على حدة ، حيث يبرز تفوق ميناء سواكن بخاريا .

ثانيا : تفوق ميناء مصوع بالنسبة لاجمالى الحمولات ، ولكن متوسط حمولة السفينة به ٦١ طنا ، بينما كان متوسط الحمولة فى سواكن ٢٢٩ طنا تقريبا .

لذلك فان هذا القياس لا يعطى مؤشرا لطبيعة التطور فى الحركة الملاحية ، لعدة امور فى مقدمتها أن التفوق الملاحي لحركة السفن البخارية كان فى صالح ميناء سواكن حيث زادت عن ضعف البخارية فى ميناء مصوع ٥٤٣ : ٢٦١ ، بينما كانت حركة الشراعية فى مصوع تزيد عن ثمانية أمثال تلك التى كانت فى سواكن ، ومن ثم كانت الزيادة فى الحمولات أو أعداد السفن مردها الأساسى الى الفارق فى السفن الشراعية ، وهذه كانت أبطأ فى الحركة وأقل فى الحجم والحمولة من البخارية ، ومن ثم تمثل كثافة عندية دون انجاز جوهرى حقيقى يعادل حركة البخارية فى النقل البحرى اذا كانت بلدات الأعداد .

أما مرسى الوجه فقد كان ضئيل المشاركة ، فمن احصاء عامين فقط أوردته أميتشى ، كانت السفن الداخلة والخارجة عام ١٨٧٥ نحو ٤٦٢ سفينة شراعية بحمولات ١٦٣٣١ طنا ، وفى عام ١٨٧٦ نحو ١٠٧١ منها ١٠٠٧ شراعية ٦٤ بخارية ، بحمولات ٩٤٥٧٢ طنا (٩٩) ، وباستثناء ما كان يتم به من حجر صحى (١٠٠) ، فان تلك الكورنتينة قد أوقف العمل بها منذ ١٨٧٧ (١٠١) ، ولذا بدأ هذا الميناء ثانويا .

تلك هى صورة عامة لموانئ البحر الأحمر بقسميها فى اطار الموضع الجغرافى والتى امتد اليها النفوذ السياسى المصرى فاعطت بعدا ملاحيا هاما ، ومن قبلها موانئ البحر المتوسط ، وجميعها جاءت مهينة لوجود بحرية تجارية مصرية .

(٩٩) فريدريكو أميتشى : مرجع سابق ، ص : ٧٨ ، ٨٠ .

(١٠٠) محمد لبيب البتانوى : الرحلة الحجازية لولى النعم الحاج عباس - حلى القالى - مطبعة الجمالية ، مصر ط ١٩١١/٢ ، ص : ٣٠٧ .

(١٠١) فريدريكو أميتشى : المرجع السابق ، هامش (١٠١) ، ص : ٦٥ .

ج (الفئارات وعلامات الارشاد) (الشمنورات) : -

(١) مدخل عمام : -

تعتبر الفئارات وعلامات الارشاد (الشمنورات) من أهم الوسائل التي تكفل الرشاد السفن وتأمين ملاحتها في الموانئ أو المياه الإقليمية للدولة (١) ، ولذا فالاهتمام بهذه الوسائل تستدعيه ضرورات الملاحة ، والتزاما تقتضيه ظروفها في المحيطين المحلي والدولي من حيث ارشاد وابعاد السفن عن مواطن الخطر .

وتعتبر مصر من أقدم الأمم التي أهتمت بإنشاء المنارات ، فقد أنشأ بطليموس فيلادلفوس « منارة فاروس » بالإسكندرية في القرن الثاني قبل الميلاد (١٠٢) ، وعامة الفئارات التي يطلق عليها بالانجليزية Beacon والتي تكون مثبتة وظاهرة على شاطئ البحر ، توجد في أعلاها النيران أو توضع فيها المصابيح ، وتكون أنواعها إما ثابتة Fixed Light أو نورا بارقا متقطعا Flashing Light أو نورا خافتا Occulting Light (١٠٣) ، ولا يختلف هذا عما يورده البعض تفصيلا عن الفئار في مصر القرن التاسع عشر « أنه قنديل أو مشعل في أبراج مبنية بجوار البحر ، توجد في أعلاها النيران ، أو توجد فيها المصابيح (١٠٤) ، وحسبما أشارت الوثائق فإنه كان يستخدم في إضاءتها الشمع المشتري من مرسيليا بفرنسا (١٠٥) ،

(*) تقسم بحوث القانون البحري حاليا النطاق المكاني لجوار البحر الى مياه داخلية ثم الإقليمية أو بحر القلبي لمنطقة مجاورة ثم أعالي البحار ، والمياه الإقليمية Territory Sea عبارة عن مساحة من البحر ملاصقة لشواطئها وممتدة نحو أعالي البحار ، وعصوبا يبرز إلى هذه التقسيمات في الجوانب البحرية ، وعند وقوع حوادث للسفن التجارية ، وفي الفترة ١٨٥٤ - ١٨٧٩ كان اللجوء منصرفا للشواطئ المصرية والسودانية ، حيث السيادة العثمانية ، وللمزيد : -

- ٥- أميرة صديقي : دورس في القانون البحري - ، ج ١ ، ص : ٣ - ٣٠ .
- ٥- جعفر عبد السلام : مرجع سابق ، ص : ٤٧٢ - ٥٢٥ .
- رضا زين العابدين جصة : مرجع سابق ، مجلة الاسطول : العدد ٥٦ السنة ١٦ أغسطس ١٩٦٨ .
- عبد الحكيم جمال الدين : مرجع سابق ، مجلة الاسطول : العدد الرابع أكتوبر ١٩٥٣ .

(١٠٢) محمد أمين نواره وآخرون : مذكرات في خدمة لوائيه ، مطبعة النصر ، القاهرة ١٩٦٩ ، ص : ١٠ .

(١٠٣) أحمد كمال الطوبجي : الالتفاح « معجم » ، ص : ١٤٧ ، ١٤٨ .

(١٠٤) السيد ذياب : مرجع سابق ، ص : ١٩٩ .

(١٠٥) دار الوثائق القومية (ذواوين الخدمات) : سجل م/١/٦/٨ صادر عربي ادارة المجديدية ، رقم ٣٢٧ بتاريخ ٢٧ شوال ١٢٧٧ هـ (١٨٦١) من المدير الى أمين جبرك الإسكندرية ص : ٢٨١ .

ثم تم استخدام زيت الكلزة الذي كان يتم شراؤه عن طريق الشركة الانجليزية الشرقية (P & O) (١٠٦) ، ثم أشارت « الوقائع » لآتارة فنار بورسميد كهربائيا ، وذلك في بدايات ١٨٧٠ ، ثم الى استخدام زيت البترول في فئارات البحر الاحمر بدلا من زيت الكلزة في منتصف ١٨٧٥ م (١٠٧) ، وان كان البعض قد أشار الى استخدام غاز الاستصباح في آتارة هذه الفئارات (١٠٨) .

من ثم يمكن القول بأن الفئار كان مصدرا لضوء ارشادي للسفن ، أما نظرية عمل المنارة Lighthouse فتقوم على أنها « مؤسسة على مصدر ضوء وعدسات مكبرة ، بالإضافة الى علامات تميز كل فئارة ، .. فشكلها ولونها يدلان عليها نهارا ، أما في الليل فكان يتم التعرف عليها بمدى مرمى ضوئها وطريقة ومضاته ولونه ، وأحيانا الفترة الزمنية بين بعضها البعض » (١٠٩) ، وحسبما يذكر الدكتور ملش كان « لون المنائر إما أبيض أو أحمر أو هما معا ، أو أبيض وأحمر وأخضر ، ونور بعضها ثابت وبعضها متحرك ، وتتراوح مدة الدورة للمنائر ذات النور المتحرك بين ثمانية ودقيقة » (١١٠) .

أما الشمندورة Buoy فهي طافية فوق سطح الماء ، يراعى في وضعها الثبات قدر الامكان ، وقد كانت عبارة عن « قطعة ضخمة من الخشب أو الفلين ، توضع في بعض المواضع بالبحر للدلالة على الصخور وعلى الأماكن التي يصعب العبور فيها ، وقد تكون عبارة عن برميل يطفو على وجه الماء ، وهي دائما مثبتة في قاع البحر بثقل كاف .. والفرق بين مطلق الشمندورة وما يسمونه بالشمندورة الصلابة ، أن الثانية يوضع عليها نور بالليل للارشاد » (١١١) .

= - سجل م/١٢/٦ صادر عربي ادارة الميمنية ، مكتوبة بالتاريخ نفسه ، من مدير القومانية الى خليل أفندي معاون للميمنية بالاسكندرية ، ص : ٢٨٩ .

(١٠٦) - السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٦ .

- د. شوقي الجبل : سياسة مصر .. ، ص : ٣٠٥ ، - الوثائق السياسية .. ،

ص : ٣٩٨ .

(١٠٧) - دار الوثائق القومية (مبالغف. الأبحاث) : مجلد ٣ الوقائع ، مستخرج من

الوقائع المصرية العدد ٣٤٣ بتاريخ ٣ يناير ١٨٧٠ .

- الوقائع المصرية : العدد ٦٠٥ بتاريخ ٩ مارس ١٨٧٥ .

(١٠٨) - د. زين العابدين شمس الدين نجم : مرجع سابق ، ص : ٣١ .

(١٠٩) - محمد أمين نواره وآخرون : مرجع سابق ، ص : ١٢ .

(١١٠) - د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحري .. ، ج ٢ ، ص : ٨٦٨ .

(١١١) - فريدريكو بتولاك : مرجع سابق ، ص : ٨٤ .

- دار الوثائق القومية (ديوان نمية سنية) : المجلد ٩ نمية تركي ، ترجمة وثيقة =

أما اختيار المواضيع الخاصة بكل منها ، فكان يتم عن طريق لجنة فنية من أصحاب المعارف والفنون البحرية ، يتم اختيار أعضائها من بعض بحارة السفن الأكفاء ومهندسي البحرية المصريين ، تحت إشراف ذوى الخبرة من الأجانب مثل « موزل بك » وذلك عند وضع العلامات والإشارات ، وقد أشارت الوثائق لهذا التشكيل بالنسبة للإسكندرية (١١٢) ، بينما أشارت لأجنبي آخر هو مسيو « تليمان » فى فنار البرلس (١١٣) ، وكان المسيو « باركس » بالنسبة لفنارات البحر الأحمر المأخوذة من إدارة الشركة الانجليزية الشرقية P & O (١١٤) التى كانت تشرف عليها قبل عهد اسماعيل باشا .

ولم يكن يخلو الأمر من تعاون هيئة قبودانات (*) البحرية التجارية المصرية وشركة الميساجيرى البحرية الفرنسية (١١٥) للقيام بتلك المهام ، وخاصة اذا كان ذلك متعلقا بالمواقع البعيدة نسبيا عن مصر فى سواحل البحر الأحمر ، تعزيزا للخبرات الفنية .

وفى بعض الأحيان كانت السفن الحربية ترافق السفن التجارية عند اجراء هذه الامور فى أماكن بعيدة أو يخشى على المهمة من ثمة أخطار تواجهها (١١٦) ، مثلما حدث عند قيام السفينة المصرية « المحلة » يقودها فردريكو Fredrico الايطالى فى شهر نوفمبر ١٨٧٥ مع تعزيزات من

= ١٣٤/٤١ ، بتاريخ ١٥ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ (١٨٥٥) ، من حافظ خليل باشا لاهر البحرية الى خازن الخديوى .

(١١٢) - : ترجمة الوثيقة رقم ٢٥٥/٦٩ بتاريخ ٢٩ ربيع أول ١٢٧٢ هـ (١٨٥٥) من حافظ خليل باشا لاهر البحرية الى كاتب ديوان الخديوى .

(١١٣) - (محافظ الأبحاث) : محطة ٢٢ وقائع مصرية ، (ملف موانئ ومنازل) ، مستخرج من الوقائع العدد : ٣٠٦ بتاريخ ٢٨ يونية ١٨٦٩ .

(١١٤) - (ديوان مية سنبة) : دفتر ٥٣٦ مية تركى صادر بـ ٢ ، رقم ٢١٩

بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (١٨٦٣) من الحقبة الى المالية ، ص : ١٣٢ .

- الارشيف الأوربى

— F. O., 78-1522, No. 9, From Robert Colquhoun to lord Russel, Cairo, 29th, January 1860.

(*) قبودانات جمع قبودان ، قاله أو ربان السفينة حسبما كان يعبر عنها أحيانا ، وكانت ترد فى الوثائق حيث تسمى بالتركية « آمر » التى تصدر عنه الأوامر العليا ، وكان يقابلها أيضا فى التركية « ناخذه » أى رئيس السفينة .

- محمد عل الألسى : الدرارى اللانغات فى متتقيات اللغات ، استانبول ، ١٣٢٠ هـ ،

ص : ٤١٢ .

(١١٥) السيد دياب : فرجح سابق ، ص : ٢٠٣ .

(١١٦) ردها ساماركو لأخطار القبايل للتحوشة التى قادت على سلب السفن :

Sammarco, Anglo : Histoire de L'Egypte Moderne, Tome 3 "Le renga du Khedive Ismail 1863-1879", Le Caire, 1937, p. 280.

الجنود ، وإبلاغه « ماكيلوب » بتعليمات الخديوى بالتجول فى الساحل الأفرىقى ٠٠ أئى بربرة لدراسة موانى وخلجان هذا الجزء من الساحل ، وإبلاغ الحكومة المصرية عن أصلحها لرسو السفن ومعرفة الأماكن التى يمكن إقامة فنارات فيها لإرشاد السفن المختلفة » (١١٧)

وقد أثرت الشكوك حول النوايا السياسية لهذه المهمة ، حيث لم ترحب بها بريطانيا وسلاطان زنجبار ونظر إليها ستانتون Stanton القنصل البريطانى فى مصر بنظرة شك وأنها بداية لأطماع مصرية ، ولذا سارع بإبلاغ وجهة نظره هذه الى اللورد دربى Derby وزير الخارجية البريطانية فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥ ونفس الشيء حدث من دربى حيث أبلغ مخاوفه وفى نفس التاريخ الى جون كيرك John Kirk قنصل بريطانيا العام فى زنجبار مضمنا خطابه الفقرات التالية : -

« ٠٠ ان براوة وقساوى ليستا على درجة كبيرة نسبيا من الاهمية التجارية فى الوقت الحاضر ، الا أن خسارة الرعايا البريطانيين ستكون جسيمة ٠٠ كما سيصيب نفوذنا ومضالحنا فى كل ساحل أفريقيا بضريرة قاتلة ٠٠ » (١١٨) .

وعلى الرغم من أن هذه المهمة كانت فى ظاهرها لأغراض ملاحية ، الا أنها توضح مدى التلازم بين الاقتصاد والسياسة فى المصالح الدولية ، ويرجع أن المهمة كانت بها دوافع سياسية من جانب مصر ، اذ أنها جاءت فى أعقاب مراسلات غردون Charles George Gordon للخديوى والتى زين له فيها الفوائد التى يمكن أن تعود على مصر من جراء فتح هذه المناطق الجديدة ، وجاء مع تكليف هذه البعثة خطاب « نوبار » الى قائدها العام ماكيلوب فى ١٧ سبتمبر ١٨٧٥ متضمنا فى فقراته .

« ٠٠ ان هذه الحملة هامة جدا بالنسبة لمصر ٠٠ تحتاج الى رجل جري وحصيف ذى عقل راجع ولهذا السبب اختارك الخديوى لها ٠٠ » (١١٩) .

والجدير بالذكر أن ماكيلوب حين رأس هذه البعثة كان رئيسا لمصلحة الفنارات ، ومعنى اختيار شخصية هامة بهذا المستوى لتحديد أماكن

(١١٧) د. فاروق عثمان أباطة : مدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر

١٨٣٩ - ١٩١٨ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٧٦ ، ص : ٤٤٩ .

(١١٨) المرجع نفسه ، ص - ص : ٤٤٩ - ٤٥١ .

- د. شوقي الجمل : سياسة مصر ٠٠ ، ص - ص : ٢٦٥ - ٢٦٧ .

(١١٩) المرجع نفسه ، ص : ٢٦٥ .

- د. فاروق أباطة : المرجع السابق ، ص : ٤٤٨ .

للفنارات يمكن أن يقوم بها من هم دونه ، كانت تعنى أهمية خاصة ذات مقرى أكبر من المظهر الملاحي ، أو بالأحرى كانت المهمة ستاراً لمحاولة الحصول على نفوذ سياسي ، وقد يكون ذلك هو الوازع الحقيقي .

أما تفسير ما تم من تعارض وجهتى النظر المصرية الانجليزية ، فإن ذلك كان له ما يبرره فى مفهوم السيطرة البحرية التى يرى فيها البعض « ليس من الضرورى امتلاك المحيطات بنفس أسلوب امتلاك الأراضى » . ولكن نتيجة وجود بعض الممرات ، فإنه لأسباب السيطرة والتحكم تستخدم خطوط معينة للبحار أكثر من غيرها ، وبالتالي إذا استطاعت دولة أن تستخدم هذه الممرات وتمنع أعداها من استخدامها فإنها تسيطر على البحر ويمكنها نقل كل من قواتها وتجارتها بحرية » (١٢٠) .

ويمكن أن يبرز للأسباب ذاتها قيام الحكومة المصرية بشراء فنسار جنوبياً بلوازمه بمبلغ ألف وإربعمائة جنيه من الشركة الشرقية الانجليزية فى محرم ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧١) (١٢١) ، وكان هذا الفنار على سفينة أى يمكن التأمين على شتونه من رصد التحركات البحرية من حوله ، وكان ذلك يعنى تقلصاً لنفوذ بريطانيا وفى الصالح المصرى ، ومن ثم كانت الخشية من تقلصات أو أخطار مصرية أخرى تراها بريطانيا فى تلك المنطقة (*) .

وعلى أية حال ، إذا كانت أى من المواقع وإزعا على إقامة الفنارات خارج الموقع الجغرافى ، أو بالأحرى فى مناطق النفوذ المصرى ، فإنه بقى جوهر هذه الانشغالات منصرفاً إلى الأغراض الملاحية ، ولذلك كانت تعنى اللجان المكلفة باختيار مواقع الفنارات والمنائر بدراسة النقاط التالية :
الموقع الملاحي واتجاهات الريح والتيارات المائية ، وتقديم خريطة مسح

(١٢٠) سيرتانس لوين : القوة البحرية والبلدوة البحرية ، ترجمة على عبد الرحمن عطية ، « مجلة الأسطول » : المجلد ٨٩ السنة ٢٦ يولية ١٩٧٨ . ص : ٤٨ .

(١٢١) انشأت الشركة الشرقية P & O هذا الفنار على سفينة خاصة بها عند مدخل البحر الجنوبي عام ١٨٥٦ ، وتم تقدير أثمانه بمفرقة ناظر البحرية للمصرية بعد ما بينته له ، وأن هذا الفنار كان يمكنه العمل لمدة عشرين سنة .

— أمين سامى : مرجع سابق ، ص ٢ من ج ٣ ، ص : ٩١٤ ، ٩١٥ .

— د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية . ص : ٣٩٣ .

(*) تختلف هذه عن الفنارات أو الاشارات الضوئية التى أورد توصوها فيليب جلال ، حيث كانت هذه الأخيرة قاصرة على السفن ذاتها ، تستخدمها حتى لا تحدث الأخطار وتبادى مع السفن الأخرى وما إلى ذلك .

— فيليب جلال : مرجع سابق ، المجلد الرابع ، الاستكشافية ١٨٩٢ ، ص : ٢٣٠ .

طبوغرافى تفصيلى محددا بها موقع الفئار ، مع ملاحظة مدى استبعاد المنطقة للنشاط البحرى ، ثم التكلفة المتوقعة وطرق نقل المعدات وما يلزم لحراستها من مبان وأفراد ومصادر مياه ، وبالإضافة الى ذلك البيانات التفصيلية للفئار وطريقة عمله ودراستها بالنسبة للأبعاد والرؤى (١٢٢) .

أما الشمندورات ، فأنها كانت أيسر نسبيا من حيث دراسة مواطن الأخطار الملاحية كالمياه الضحلة والجزور الواقعة تحت سطح الماء وما الى ذلك ، مما يراعى فيه تلافى الأخطار وإرشاد السفن الى مدخل الميناء (١٢٣) ، وكانت تتم اجراءات التركيب عن طريق الاستعانة بالعمال العادية فى عمليات النقل والحفر ، والصالة الفنية فى اجراءات التركيب والتشغيل .

وتجدر الإشارة الى أنه بعد تشكيل مصلحة الليمانات والفئارات « صدرت الأوامر باستعانة هذه المصلحة ببعض السفن الصغيرة لإرشاد السفن الكبيرة فى ميناء الاسكندرية ، وكان يتم تقاضى رسوم ٣ فرنكات على كل قدم انكليزى نازل فى الماء ٠٠ على أنه رسم الدليل ٠٠ » (١٢٤) .

(ب) بيان الفئارات والشمندورات ١٨٥٤ - ١٨٧٩ :

لما كانت هذه الانشاءات تمثل معلما هاما فى خضم الملاحة ، لذا تناولتها غالبية المراجع التاريخية عند ذكرها للنشاط البحرى ، وان كان بعضها يورد الفئارات فقط أو يقرنها بعهد اسماعيل باشا ، والبعض الآخر يقرن ثلاثة منها بعهد سميد باشا (١٢٥) ، بينما تبرز بعض المراجع القانونية والجغرافية تفاصيل أكثر (١٢٦) ، وجميعها أبرز تفوق عهد اسماعيل باشا .

• (١٢٢) د. أحمد عبد النصف منصور : مرجع سابق ، ص : ٧٢٥ .

• (١٢٣) محمد أمين نواره وآخرون : مرجع سابق ، ص : ١١ .

• (١٢٤) دار الوثائق القومية (مخالف الأبحاث) : مطبعة ٢٢ الوقائع ، د ملف موانئ

ومنازل « مستخرج عن الوقائع المصرية : المجلد ٥٦٣ بتاريخ ٨ محرم ١٢٩٢ هـ / ١٤ فبراير

١٨٧٥ .

• (١٢٥) هذه تعرض للأعداد أو الأسماء : -

• د. أحمد أحمد الحجة : مرجع ، ص ص : ٢٤٣ ، ٢٤٤ .

• د. أحمد عبد النصف منصور : مرجع سابق ، ص - ص : ٧٢٢ - ٧٢٥ .

• د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣٩ .

Crouchley, A : The Economic development ... , p. 117.

— Sammarco, A : op. cit., p. 379.

• (١٢٦) وعده تعرض لتواريخ الانشاء وبعض المواصفات الفنية والانشاءات والوقائع

الجغرافية : -

— فريدريكو بولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ .

• د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، ج ٢ ، ص - ص : ٨٧٠ - ٨٧٥ .

— Regny, E. : Op. cit., — Tome 1, p. 37. — Tome 2, p. 56.

— Tome 3, p : 76.

ولما كان قد وضح من العرض السابق أن كلا من هذه الانشاءات يؤدي وظيفة ملاحية متميزة ، لذا أشارت الوثائق الى أن السواحل المصرية شهدت انشاء هذه الأنواع مجتمعة في الفترة ١٨٥٤ - ١٨٧٩ ، وإن كانت هناك ثمة ملاحظة هي أن الفئار أو المناورة غالبا ما تكون معلما أوضح من التسمندورات المتفرقة والمتعددة ، أما القول بتفوق عهد اسماعيل باشا عن سلفه في هذه الانشاءات ، فإن ذلك كان له ما يبرره أو يفسره في اتساع النشاط الملاحي الذي كان في عهده ، كذلك اتساع الطموحات السياسية في البحر الأحمر التي استقطبت المزيد من السفن المصرية ، بالإضافة الى تطور حركة الملاحة البحرية خاصة بعد افتتاح قناة السويس ، علاوة على تطور التبادل الخارجي .

على أية حال ، فقد جاءت الوثائق بما يمكن أن يلقى مزيداً من الضوء حول الفئارات والتسمندورات ، ففي عهد سعيد باشا ، أوجد في البحر الأحمر ثلاثة فئارات هي فئار « الزعفران » المنقش عام ١٨٦٠ (١٢٧) ، ولدى البعض عام ١٨٦٢ (١٢٨) وهو يجافي الحقيقة التي جاءت بالوثائق في يناير ١٨٦٠ (٣) ثم فئار « الأشرفي » وتم انشاؤه عام ١٨٦٢ (١٢٩) ، وقد أشارت الوثائق الى أولهما بتاريخ ٧ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) ، بخصوص ماهيات الخبراء المعينين له على حساب محافظة السويس (١٣٠) ، ثم جاء ذكرهما في وثيقة مؤرخة ٥ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ (سبتمبر ١٨٦٢) ، وهي عبارة عن مكالبة مرسلة من دولة القائمة اسماعيل باشا الى محمد سعيد باشا ، يطلب فيها الاستئذان في أخذ عوائد على المراكب التي تمر بالبحر الأحمر ، مقابل مصاريف الفئارات التي أقيمت بموقعي الأشرفي والزعفران (١٣١) ، غير أنه لم توجد اشارات صريحة لاقراء فرض رسوم عليهما في عهد سعيد باشا .

(١٢٧) فريدريكو بولابك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ .

(١٢٨) د : محمد كامل أمين ملف : المرجع السابق ، ص : ٨٧٣ .

(*) أكد ذلك ما جاء في مكالبة بتاريخ ٢٩ يناير ١٨٦٠ ، حيث أسند الاشراف عليه الى اللورد باركس ، عن : دار الوثائق القومية (E. A.) F.O. 78-1522, No 9 : From Robert, J. Colquhoun to Lord John Russell, Cairo, 29th, January 1860.

(١٢٩) د : محمد كامل أمين ملف : المرجع نفسه ، ص : ٨٧٤ .

— فريدريكو بولابك : المرجع السابق ، ص : ٩٦ .

(١٣٠) دار الوثائق القومية (ديوان صنية) : مطبعة ٢٨ ملخصات محافظ ،

ترجمة وثيقة رقم ٢٧١ بتاريخ ٧ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ من محافظ السويس الى المعية .

(١٣١) — : ملف ٥٣٠ وارد ممية تركي ترجمة مكالبة بتاريخ ٥ ربيع آخر

١٢٧٩ هـ من دولة القائمة اسماعيل باشا الى الاعتاب الدوايري (سعيد باشا) ، ص :

كذلك جاء ذكر فنار الأشرقي في وثيقة مؤرخة ٩ شوال ١٢٧٩ هـ (١٨٦٣) ، تفيد قيام وابور جدة الى الأشرقي (١٣٢) .

ثم جاء ذكر فنار الزعفرانة في وثيقة أخرى ، وجاء معه ذكر الفنار الثلاث أبي الكيزان (دادلوس Daedalus) ، وذلك في مكتبة روبرت كلكهون Robert, J. Colquhoun الى اللورد جون رسل John Russel بتاريخ ٢٩ يناير ١٨٦٠ ، تفيد سفر المسيو باركس في إحدى سفن الشركة الجينية لاستطلاع موقع فنار أبي الكيزان ودراسة صخور الأعماق ، وأنه قد أسند له أخيراً ادارة فنار « رأس زعفرانة » Zaffranna Cape (١٣٣)

كذلك اشارت وثيقة أخرى بتاريخ ٢٩ رمضان ١٢٧٩ هـ (١٨٦٣) الى أنه قد تحرر لمحافظة السويس بتاريخ ١٨ رجب ١٢٧٩ هـ (ديسمبر ١٨٦٢) بطلب افادة عن سداد مبلغ ١٠ بارات و٩٣٩٩٥ قرشاً ، قيمة أخرى وابور قباضي لما قام مخصوص الى فنار أبي الكيزان ، كما تجتمع وثائق أخر في ماور متعلقة بالفنارات الثلاثة معا (١٣٤) ، وقد وجد من قبل فنار زوبيا الذي سبق الحديث عنه ، وكانت قد أنشأته لحسابها الشركة الانجليزية الشرقية P & O واشترته مصر في عهد اسماعيل باشا .

من ثم يمكن القول ، أنه قد وجد بالبحر الأحمر تلك الفنارات الأربعة ومنها الثلاث المملوكة لمصر غير أنه كانت ادارة هذه الفنارات تحت اشراف الشركة الانجليزية P & O وهو الأمر الذي لم يقره اسماعيل باشا بعد توليه الحكم ، فاصدر تعليماته بأن يكون الاشراف للحكومة المصرية ، وتبودلت اثر ذلك مكاتبات متعددة بين الحكومة المصرية والقنصل العام البريطاني في القاهرة وكذلك الخارجية البريطانية انتهت بما يريده اسماعيل باشا ، ونقلت مهام الاشراف والادارة الى مصر منذ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) (١٣٥) .

(١٣٦) (دواوين الخدمات) : سجل م/٦/٤٦٠ : وارد للجينية ، رقم ٢٢٩ بتاريخ

٨ شوال ١٢٧٩ هـ من وكيل السويس الى المدير ، ص : ٢ .

— Ibid.

(الارشيف الادبي)

(١٣٧) (دواوين الخدمات) : سجل م/٦/١٠٥ : صادر عربي وأمرني ادارة للجينية

رقم ٣٦ بتاريخ ٦ رجب ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) من المدير الى يطوب الهندى وكيل السويس ، ص : ٥ .

— سجل م/٦/٣٠٥ : صادر عربي وأمرني للجينية ، بتاريخ ٢٩ رمضان ١٢٧٩ هـ من

المدير الى محافظ السويس ، ص : ٥٣ .

(E.A.) : F.O., 78-1623, No 154 : From Robert, J. Colquhoun to Lord John Russel, Alexandria 25th, November 1860.

(١٣٥) — (ديوان منية منية) : دفتر ٥٣١ أوامر تركي ج. ٢ ، مكتبة رقم ٢١٩ بتاريخ

٢٣ ربيع اول ١٢٨٠ هـ ، من منية الى المالية ، ص : ١٣٣ ، رقم ٤٤ بتاريخ ٢ ربيع اول

١٢٨٠ هـ من منية الى الخارجية ، ص : ١٦٧ .

أما في موانئ البحر المتوسط ، فقد وجد فنار عامل بميناء الاسكندرية أعلى البوغاز الكبير « رأس التين » منذ عام ١٨٤٨ ، ثم استحدثت شركة القناة فنار بورسعيد بين نهايات ١٨٥٩ وبدايات ١٨٦٠ م ، ولكنه كان ذا امكانيات محدودة فهو من الخشب على ساحل البحر ، يضيء لمسافة عشرة أميال فقط (١٣٦) .

أما بالنسبة لميناء دمياط فإنه على الرغم من أن وثيقة يرجع تاريخها الى محمد علي باشا تفيد بوجود منارة بها (١٣٧) ، الا أنه على ما يبدو لم تمتد لها روح التجديد ، وربما كان ذلك لما اعترض هذا الميناء من انقسام عرى سيطرة الحكومة بعد تمزق أجزائه بينها وبين شركة القناة على النحو الذي سلف ذكره في ظروف قيام النشاط :

أما الشمنديرات ففي عهد سعيد باشا ورد ذكرها في وثائق متعددة سواء كان ذلك احلالا وتجديدا لما تتقاذفه الأمواج أو تبليه ، أو انشاء لآخریات ، غير أنه تجدر الإشارة الى أن الاهتمام بها في عهد سعيد باشا انصرف في المقام الأول الى موانئ البحر المتوسط ، وربما كان مرجعه وجود الملاحة الشاطئية (*) في هذا الساحل أكثر من البحر الأحمر ، بالإضافة الى أن نشاط السفن في البحر المتوسط ، كانت تفوق بطبيعة الحال حركة البحر الأحمر ، من حيث كم وكثافة الدول الموجودة على كلا شاطئيه بالإضافة الى أنه لم تكن قبله وجدت قناة السويس كطريق ملاحي يجتلب السفن .

وقد جاءت الوثائق المؤيدة لهذا التوجه ، ففي بدايات حكمه ، تشير وثيقة مؤرخة ١٥ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ (أكتوبر ١٨٥٥) الى طلب ناظر البحرية « ارسال باخرة صغيرة الى الاسكندرية لاستخدامها في نقل البانطون (العائمة) ، الى حيث تقرّر وضع العلامات والاشعارات في

(١٣٦) - فريدريكو بنولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٩ .

- د زين المايعين شمس الدين : مرجع سابق ، ص : ٢٩ .

- محمد كامل أمين ملحق : شرح القانون البحري ، ج ٢ ، ص : ٨٧٠ .

- محمود جلال الدين : مرجع سابق ، ص : ١٢٢ .

(١٣٧) دار الوثائق القومية (ديوان خديوي) : دفتر ١٢ اواخر تركي ، رقم ٢٤٥ في ٢٨ ربيع اول ١٢٣٨ هـ ، ترجمة إير الى ميجانيل جيبيلج بالساحل لربانة سفن الدول بالعمود على نارات دمياط لمساعدة البحر اذا اقتضت الضرورة ذلك .

(*) التي تنتقل فيها السلن الصغيرة بين ولرب القضاة ، سواء كان ذلك للترجمة او الصيد أو بعض الممارات التجارية المحلية .

البوغاز (المضيق) وذلك اذا تعذر نقلها عند وقوع عاصفة بحرية بواسطة القوارب ٠٠ « (١٣٨) »

وفي ٢٩ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ (١٨٥٥ م) طلب ناظر البحرية ٠٠ إرسال الباخرة « قاصد خير » لاستخدامها في نقل المهندسين الذين سيسافرون الى بيلوز ، وفي نصب العلامات والاشارات التي ست نصب في بوغاز الاسكندرية ٠٠ ويعرض أنه تقرر ابقاؤها فيها واستخدامها في اشغال العلامات عشرين يوما ٠٠ ويستأذن في استخدام الباخرة « اسيوط » في هذه الاشغال بعد سفر الباخرة « قاصد خير ٠٠ » (١٣٩) .

وفي وثيقة أخرى بتاريخ ٨ جمادى الأولى ١٢٧٢ هـ (١٨٥٦) تجيء الشكوى من انقطاع حبل المركب المخصص لوضع العلامات في بوغاز الاسكندرية ، وحسب النص « أن البستندورة البيضاء الموضوعة بالبوغاز تقطعت حبالها من شدة الأمواج ، واصطدمت بحجر جهة المكس وغرقت » (١٤٠) .

ولعل هذه الاشارات توضح الاهتمام بهذه الأمور ، لكن وكما سبقتنا الاشارة الى أن الوثائق لم تكشف عن أى تحصيل لرسموم في مقابل النفقات في عهد سعيد باشا ، ومن ثم كانت تتحمل الحكومة اجمالى مصروفاتها ، ويلاحظ من سياق الوثائق اشراف الميرى على امورها من خلال ادارة الميناء واشراف البحرية في الاسكندرية ، ومن خلال محافظ السويس في البحر الأحمر ، أما بوسعيد فتعنى بامورها شركة القناة بالاضافة الى الشركة الإنجليزية P&O في فئارات البحر الأحمر الثلاثة .

ومع ذلك بدت الأمور سخاء في غير موضعه ، حيث كانت تؤخذ نظير مثل تلك الاعمال رسوم في الدول الأجنبية (١٤١) ، كما بدت متفرقة للاشراف والاذن . من ثم لم تكن ذات سناسلت ثابتة ، ولذا بدت نوعا من الاصلاحات غير مكتملة الحلقات .

(١٣٨) : خان الوثائق القومية (ديوان شية سنية) : مخططة ٩ مية تركي ، ترجمة الوثيقة رقم ١٣٤/٤٨ بتاريخ ١٥ ربيع الأول ١٢٧٢ هـ من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى خازن الخديوي .

(١٣٩) - نفسه : ترجمة الوثيقة رقم ٢٥٥/٦٩ بتاريخ ٢٩ ربيع اول ١٢٧٢ هـ : من حافظ خليل باشا ناظر البحرية الى كاتب الديوان الخديوي .

(١٤٠) - : مخططة ١٠ مية تركي ، ترجمة الوثيقة رقم ٥٨/١٠٣ بتاريخ ٨ جمادى الأول ١٢٧٢ هـ من حافظ مصطفى وكيل ديوان البحرية الى خازن جناب الخديوي . (١٤١) اشارت الى هذا المعنى الوثيقة ذاتها .

- دفتر ٥٣٠ مية تركي ، بتاريخ ٥ ربيع ثاني ١٢٧٩ هـ (أكتوبر ١٨٦٢) من دولة القائم اسماعيل باشا الى الاعصاب القواربية ، ج ٣٦ .

أما في عهد اسماعيل باشا فقد كان التوسع في هذه الانشاءات أكثر وضوحا ، وكان الاهتمام بأمورها أكثر تنظيما ، وربما كان ذلك اتساقا مع تطور الحركة البحرية ومواكبة للمشروع الملاحي « قناة السويس » سواء في المرحلة التي سبقت الافتتاح أو بعد افتتاحها ، وتواصلا مع مظاهر التحديث .

وقد لاح هذا الاهتمام منذ بدايات حكمه ، حيث أصدر أوامره للخارجية والمالية بضرورة العمل على تولى الحكومة ادارة فنارات البحر الأحمر الثلاثة (الزعفرانة - الاشرافى - أبى الكيزان) بدلا من الشركة الانجليزية الشرقية P & O وعلى أثر ذلك تبودلت اللقاءات والمكاتبات بين الجانبين المصرى والانجليزى ، وانتهت بالاتفاق على نقل الاشراف والادارة للحكومة المصرية ، وأرسلت اقامات الخارجية بتاريخ ١٨ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) الى محافظ السويس بهذا الخصوص ، ومن بين نصوص مخاطباتها أوامر الباشا المشددة بضرورة مراعاة الدقة وحسن الادارة بما نصه : « يتنبه بالدقة حتى لا يقال أن الحكومة ليست جديرة بالادارة » (١٤٢) .

ولعل نجاحه في هذا الذى تم ، يذكرنا بمحاولته التي كان قد بدأها في عهد سعيد باشا ومخاطبته له من أجل تمصير ادارة هذه الفنارات في ربيع الثانى ١٢٧٩ هـ (أكتوبر ١٨٦٢) (١٤٣) ، على أن هذا التمصير كان يحاول خلاله مجازاة ما يتم في أوروبا ، ويكشف عن ذلك أمره الى الخارجية بتاريخ ٢٤ ربيع الثانى ١٢٨٠ هـ (أكتوبر ١٨٦٣) الذى تضمن ما نصه « يلزم الاطلاع على النظم المعمول بها ببلاد أوروبا لادارة هذه الفنارات وتطبيق ما يوافق عنها على فنارات البحر الأحمر التابعة للحكومة » . وذلك لربط إيراداتها وتحصيلها من السفن على وجه العدل . (١٤٤) .

ولعل هذه الوثائق المبكرة تكشف عن نهج اسماعيل باشا ازاء هذه المشروعات ، فهو يرى أنه يمكن للكفاءات المصرية القيام بما يؤديه الأجانب ، كما أن الاتفاقات عليها تقابلها إيرادات ، واشراف الحكومة لازمة من

(١٤٢) - (ديوان مية سنية) : دفتر ٥٣٦ مية تركى ج ٢ . ترجمة مكتبة رقم ٢١١ بتاريخ ٣ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (١٨٦٣) من الملية الى المالية ، ص : ١٢٢ .
- رقم ١٤٤ بتاريخ ٣ ربيع أول ١٢٨٠ هـ من الملية الى الخارجية ، ص : ١١٧ .
(١٤٣) - دفتر ٥٣٠ مية تركى بتاريخ ٥ ربيع الثانى ١٢٧٩ هـ (أكتوبر ١٨٦٢) من دولة اللانتمام اسماعيل باشا الى الاعتاب الدوارية . ص : ٣٦ .
(١٤٤) هـ شوقى الجبل : الوثائق السياسية . ص : ٣٩٥ .

الزوميات إبراز شخصية مصر في عالم الملاحة ، أما الاقتداء بأوروبا فهو ضرورة من ضرورات التطور وربما يسهم هذا مع ما عرض له الباحث من ظروف عهده وشخصيته في فهم سر التوسع بعد ذلك في إنشاء الفئارات ، حيث ذكر البعض أنه تم في عهده إنشاء خمسة عشر فئارا (١٤٥) .

فبالنسبة للبحر الأحمر ، نجد بالإضافة إلى الفئارات التي تم إنشاؤها في عهد سعيد باشا ، أنشئ فئار السويس قبل عام ١٨٧٠ (١٤٦) ، ثم انشياء فئارين في رأس غارب وآخر في رأس الغريب جنوبي السويس ١٨٧١ (١٤٧) وفي ٧ رمضان ١٢٩٠ هـ (٢٨ أكتوبر ١٨٧٣) أعلنت رئاسة تفتيش عموم الخليجات والفئارات ، عما أشعرت به نظارة الخارجية جميع قناصل العموم بتاريخ ٢٠ أكتوبر ١٨٧٣ « أن الشمندورات التي هي علامة على الشعب الذي يقال له نيويورق بالبحر الأحمر ، سيغير محلها بوضع الفئار المتحرك الثابت الضياء الراسي إلى جانب تلك الشعب ابتداء من ٣١ ديسمبر تلك السنة ، فعلى أرباب السفن المرور بها من غرب الفئار المذكور » (١٤٨) ، وترجع أن هذا الفئار هو الذي غناه سرهناك « رأس الأخوين » وأرجع انشاءه إلى عام ١٨٧٣ (١٤٩) .

وقد سبق القول أنه تم شراء فئار زنوبيا الذي كان مملوكا للشركة الانجليزية P & O في مارس ١٨٧١ .

أما فئار « الوجه » ، فقد نشرت الوقائع بتاريخ ١٩ ربيع الأول ١٢٩٣ هـ / ٢٥ أبريل ١٨٧٥ ما سبق ابلاغه من نظارة الخارجية إلى قناصل عموم الدول من أنه ابتداء من يولية ١٨٧٥ « سينجزى ترتيب فئار أبيض

(١٤٥) — Crouchely, A. E. : Op. Cit., p. 117.

— Sammarco, A : Op. Cit., p. 279.

(١٤٦) — Regny, E : Op. cit., Tome 1, pp. 37, 38.

(١٤٧) تختلف الوثائق المنشورة والراجع في تناولها حيث يرد كلاهما على أنه فئار الذي تم إنشاؤه ولم يحدد أن اجتماعا مما .

— د . أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص : ٢٤٤ .

— د . أحمد عبد الحصف محمود : مرجع سابق ، ص ص : ٧٢٦ ، ٧٢٧ .

— د . شوقي الجبل : الوثائق السياسية - - ص : ٣٩٣ ، ٣٩٤ ، - د . محمد مجاهد .

كامل أمين ملش : شرح القانون البحري ، ج ٢ ، ص : ٨٧٤ .

— Ibid, Tome 3, p. 78.

— الوقائع المصرية : العدد ٤٣٤ ، بتاريخ ١٦ رمضان ١٢٨٨ هـ / ٢٨ نوفمبر ١٨٧١ .

(١٤٨) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : منطقة ٢٢ وقائع ، مستخرج من

الوقائع البحرية العدد : (٥٣) بتاريخ ٧ رمضان ١٢٩٠ هـ / ٢٨ أكتوبر ١٨٧٣ .

(١٤٩) اسماعيل سرهناك : مرجع سابق ، ج ٣ ، ص ص : ٢٨٤ ، ٢٨٥ .

ثابت لا يضطرب في شرقي ساحل مدخل ليمان (*) الوجه الواقع في ٢٦ درجة ، ١٢ دقيقة ، ٤٥ ثانية في العرض ، وفي ٢٦ درجة ، ٢٨ دقيقة من طول شرقي ، ٠٠ وارتفاع الفئار من سطح البحر المستوى يكون ١٠٦ بالقدم الانجليزي ، ويرى نوره من مسافة أربعة عشر ميلا ، وبعد تنويره تأخذ ادارة الفئارات العوايد الرسمية عن كل تونيلاطه من كل سفينة تدخل هذا الليمان عشرين نصف قضة ، (١٥٠) .

ولما ضم ميناء بربرة للادارة المصرية ، اهتمت باقامة فئار به ، قدرت تكاليف المهمات اللازمة له بمبلغ ١٣٢٤ ليرة ، كما بنيت محال لسكنى خدم هذا الفئار ، وقدرت مصاريف هذه المباني بمبلغ ٤٠٢ ليرة .

وفي ذات الاطار من الاهتمام بانشاء الفئارات خارج الموضع الجغرافي ، تقرأ عن مشروع لانشاء فئار في سواكن (١٥١) ، كذلك مشروع آخر عام ١٨٧٨ لانشاء فئار في رأس جردفون ، رأس بعثته الكولونيل الامريكي جريفز Graves لم يتم لانتهاء حكم اسماعيل باشا (١٥٢) .

اما بالنسبة للبحر المتوسط ، فانه بالإضافة الى ما سبق تناوله في عهد سعيد باشا ، فقد جاءت أخبار الفئارات التي تمت في عهد اسماعيل باشا بالنسبة للاسكندرية ، انشاء فئار روسيتي Rosette عام ١٩٧٠ . وهو فئار ملاحي خاص ، ثم كان الاعلان في الوقائع بتأريخ ٢١ رجب ١٢٨٩ هـ / ٢٤ سبتمبر ١٨٧٢ م (١٥٣) . ٠٠ الابلاغ عن فئار البحر ذي النور الأحمر الذي سيوقد ابتداء من ٢١ من هذا الشهر في نهاية وصيف بحر بريزلام (*) المنشأ بالنساء بليمان الاسكندرية .

(*) ليمان كلمة تركية ، ذكر الأنسي ان اصلها أفرنجي وتسمى مرفأرسى ساكن ، ويقال ليمان ريس أي رئيس للميناء .

— محمد حل الأنسي : مرجع سابق ، ص : ٤٩٧ .

(١٥٠) الوقائع المصرية : العدد ٦٠٣ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٩٢ هـ / ٢٥ أبريل

١٨٧٥ .

(١٥١) — ٥٠ شرقى الجبل : سياسة مصر ٠٠ ص : ٣٠٤ . — الوثائق ٠٠ ص : ٣٩٤ .

— ٥٠ صمد صبرى : مصر في أفريقيا الشرقية . هرد وزيلج وبرزيرة ، مطبعة مصر .

القاهرة ١٩٣٩ . ص : ٤٢ .

— Ibid, p. 78.

(١٥٢) — د- أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص — ص : ٧٢٢ — ٧٢٥ .

(١٥٣) كان يتم كاجر بعض المراسم الخاصة وبعض السفن ومنها روسيتي

— Ibid, Tome 2, p. 85.

(*) سبق شرحها وهي حاجز للأعراج وتكتب هذا جريا على اللفظ الفرنسي بريزلام

Bris-Lames ويقابلها كمنى بالانجليزية Breakwater

وقد أضاف الاعلان ذاته « أن هذا الفئار يوقد من أجل الاخطار
بالاخطار من غروب الشمس الى الصباح ، وهو يرى من مسافة ستة أميال ،
وفي النهار ينشر عليه علم أحمر ، وكيفية نصبه وارتفاعه عن سطح البحر
وسائر صفاته وتفصيلاته موضحة بالاعلان المطبوع المحرر من مكيلوب بك.
مفتش عموم الفئارات الى طائفة الملاحين » (١٥٤) .

كان متبعا الاعلان بشكل موجز في الوقائع عن تلك الانشاءات ، أما
التفاصيل فكانت تسلم الى ربانة السفن وتبلغ الى قناصل العموم لابلغ
سفنهم البحرية العاملة، وكانت هذه البيانات تشمل تفاصيل موقعه بالنسبة
للميناء وخطوط الطول ودوائر العرض ، ثم عدد ولون الأنوار ، ونوع النور
ومدة الدورة للنور أو المجموعة ، المسافة بالأميال التي يرى فيها النور
عندما يكون الجو صافيا ، الصورة التي يبدو عليها وصف الميناء بالفئار
من البعد ، الارتفاع بالقدم من أعلى حد تصله المياه ، سنة البناء أو
التغيير ، نوع الفئار ودرجته بعض الملاحظات الأخرى (١٥٥) .

وقد أجريت بعض التعديلات لهذا الفئار ابتداء من أبريل ١٨٧٦.
ترتب عليها ابطال الفئار السابق الذي كان ضوءه الأحمر غير ثابت ، ليحل
محله هذا الفئار الجديد ذو الضوء الأحمر الثابت (١٥٦) ، وهذا الاحال ،
لم يكن انشاء جديدا حسبا ذكر البعض تاريخ انشاء فئار نهاية جنوبي.
غربي بريزلام بعام ١٨٧٦ (١٥٧) .

كما سبق اجراء تجديدات ماثلة ١٨٧٠ في فئار الاسكندرية القديم
(المنشى عام ١٩٤٨) ، ليصبح « نوره أبيض من الرتبة الأولى ، وفي كل
عشرين ثانية يتوارى ، ويكون مرتفعا عن ارتفاع سطح البحر المتوسط
نحو ٥٥ مترا » (١٥٨) .

(١٥٤) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مخططة ٢٢ وقائع (ملف موالى .
ومناظر) ، مستخرج الوقائع البحرية : العدد : ٤٧٥ بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٩ هـ / ٢٤ سبتمبر
١٨٧٢ .

(١٥٥) - فريدريكو بولايك : مرجع سابق ، ص : ٩٦ .

- د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، ج ٢ ، ص : ٨٧٠ - ٨٧٥ .
- Ibid. Tome 1, pp. 76-77.
Tome 2, pp. 55, 56.
Tome 3, p. 76.

(١٥٦) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مخططة ٢٢ وقائع (ملف موالى .
ومناظر) ، مستخرج من الوقائع البحرية العدد ٦٤٨ بتاريخ ١٦ صفر ١٢٩٦ هـ / ١٢
مارس ١٨٧٦ .

(١٥٧) فريدريكو بولايك : المرجع السابق ، ص : ٩٦ .

(١٥٨) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مخططة ٣ تفرقات ، مستخرج من
الوقائع البحرية : العدد : ٣٤٣ بتاريخ ٧ فى القصة ١٢٨٦ هـ / ٣ فبراير ١٩٧٠ .

وبالإضافة إلى هذا فقد نشر الخبر ذاته بيان الفئانات البحرية المزمع نفاذها بامتداد السواحل المصرية في رشيد ، بورس ، دمياط ، بورسعيد ، وذكر أن فئان رشيد توره من الرتبة الثانية ، وفي كل عشر نوان يتحول لونه من البياض إلى الحمرة وبالعكس ، وكان هذا الفئان أسود اللون على ثلاثة أعمدة بيضاء ، وأرقاعه ٥٤ متراً وعشرة سنتيمترات .

وأما فئار البرلس ، فنوره أبيض ثابت من الرتبة الأولى ، وشكل الفئار اسمر على ثلاثة أصبع مسبوكة مصبوغ ، أو سبغها باللون الأحمر ، والبرقي منها بالأبيض ، والقرمي أسود اللون ، وارتفاع الفئار ٥٤ مترا ، وثلاثون سنتيمترا .

وأما فنار دمياط فقد كان في مصيب النيل ، ونوره أبيض من الرتبة الثانية يتوارى بعد كل دقيقة . أما شكل الفنار فهو أبيض اللون وأبعده متقوسة بالنقوش البيضاء والسوداء ، ووضع في مقدار عشرة أقدام ، ونوره في ارتفاع ٥٤ مترا وثلاثون سنتيمترا .

وَأَمَّا فَنَارُ بُورِ سَمِيدَ ، فَقَدْ وَرَدَ أَنَّهُ كَهْرَبَائِي ، يَخْضَى كُلُّ ثَلَاثِ ثَوَانٍ ،
وَهُوَ بارتفاع ٥٤ متراً ، والفنار لونه مائي صافٍ ، مصنوع من
الخرسان (١٥٩) .

ومن خلال مقارنة تواريخ هذه الانشاءات التي جاءت بالوقائع عن الاستعدادات يونية ١٨٦٩ وعملها القطعي فبراير ١٨٨٠، يتضح أنينا تختبر عما ذكره البعض عن ذلك عامي ١٨٦٨، ١٨٦٩، (١٦٨٩) :

كذلك تم انشاء فنارى المعاينة قرب برج العرب ١٨٧٣ ، والقنارى
عام ١٨٧٧ (١٦١) .

(١٩٦) دار الوثائق القومية (محافظة الأبحاث) : صفحة ٢٢ وقائع ، ملف موالي.
ومصادر ، مستخرج عن الوقائع العدد : ٣٠٦ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٢٨٦ هـ / ٢٨ يولية
١٨٦٩ عن استمدادات بالفرنس .

۱۶۷) راجع منها :- خریداریکو بنولایک : مرجع سابق : ص : ۹۶ .

— جمیل خانکی : مرجع سابق ، ص ۳۷۹ ، — السید سید دیاب : مرجع سابق ، ص ۲۰۲ .

(171) جویدریکو بن لایک : القلم : ص 13 : 77 : 78 : 79 : 80 : 81 : 82 : 83 : 84 : 85 : 86 : 87 : 88 : 89 : 90 : 91 : 92 : 93 : 94 : 95 : 96 : 97 : 98 : 99 : 100 : 101 : 102 : 103 : 104 : 105 : 106 : 107 : 108 : 109 : 110 : 111 : 112 : 113 : 114 : 115 : 116 : 117 : 118 : 119 : 120 : 121 : 122 : 123 : 124 : 125 : 126 : 127 : 128 : 129 : 130 : 131 : 132 : 133 : 134 : 135 : 136 : 137 : 138 : 139 : 140 : 141 : 142 : 143 : 144 : 145 : 146 : 147 : 148 : 149 : 150 : 151 : 152 : 153 : 154 : 155 : 156 : 157 : 158 : 159 : 160 : 161 : 162 : 163 : 164 : 165 : 166 : 167 : 168 : 169 : 170 : 171 : 172 : 173 : 174 : 175 : 176 : 177 : 178 : 179 : 180 : 181 : 182 : 183 : 184 : 185 : 186 : 187 : 188 : 189 : 190 : 191 : 192 : 193 : 194 : 195 : 196 : 197 : 198 : 199 : 200 : 201 : 202 : 203 : 204 : 205 : 206 : 207 : 208 : 209 : 210 : 211 : 212 : 213 : 214 : 215 : 216 : 217 : 218 : 219 : 220 : 221 : 222 : 223 : 224 : 225 : 226 : 227 : 228 : 229 : 230 : 231 : 232 : 233 : 234 : 235 : 236 : 237 : 238 : 239 : 240 : 241 : 242 : 243 : 244 : 245 : 246 : 247 : 248 : 249 : 250 : 251 : 252 : 253 : 254 : 255 : 256 : 257 : 258 : 259 : 260 : 261 : 262 : 263 : 264 : 265 : 266 : 267 : 268 : 269 : 270 : 271 : 272 : 273 : 274 : 275 : 276 : 277 : 278 : 279 : 280 : 281 : 282 : 283 : 284 : 285 : 286 : 287 : 288 : 289 : 290 : 291 : 292 : 293 : 294 : 295 : 296 : 297 : 298 : 299 : 300 : 301 : 302 : 303 : 304 : 305 : 306 : 307 : 308 : 309 : 310 : 311 : 312 : 313 : 314 : 315 : 316 : 317 : 318 : 319 : 320 : 321 : 322 : 323 : 324 : 325 : 326 : 327 : 328 : 329 : 330 : 331 : 332 : 333 : 334 : 335 : 336 : 337 : 338 : 339 : 340 : 341 : 342 : 343 : 344 : 345 : 346 : 347 : 348 : 349 : 350 : 351 : 352 : 353 : 354 : 355 : 356 : 357 : 358 : 359 : 360 : 361 : 362 : 363 : 364 : 365 : 366 : 367 : 368 : 369 : 370 : 371 : 372 : 373 : 374 : 375 : 376 : 377 : 378 : 379 : 380 : 381 : 382 : 383 : 384 : 385 : 386 : 387 : 388 : 389 : 390 : 391 : 392 : 393 : 394 : 395 : 396 : 397 : 398 : 399 : 400 : 401 : 402 : 403 : 404 : 405 : 406 : 407 : 408 : 409 : 410 : 411 : 412 : 413 : 414 : 415 : 416 : 417 : 418 : 419 : 420 : 421 : 422 : 423 : 424 : 425 : 426 : 427 : 428 : 429 : 430 : 431 : 432 : 433 : 434 : 435 : 436 : 437 : 438 : 439 : 440 : 441 : 442 : 443 : 444 : 445 : 446 : 447 : 448 : 449 : 450 : 451 : 452 : 453 : 454 : 455 : 456 : 457 : 458 : 459 : 460 : 461 : 462 : 463 : 464 : 465 : 466 : 467 : 468 : 469 : 470 : 471 : 472 : 473 : 474 : 475 : 476 : 477 : 478 : 479 : 480 : 481 : 482 : 483 : 484 : 485 : 486 : 487 : 488 : 489 : 490 : 491 : 492 : 493 : 494 : 495 : 496 : 497 : 498 : 499 : 500 : 501 : 502 : 503 : 504 : 505 : 506 : 507 : 508 : 509 : 510 : 511 : 512 : 513 : 514 : 515 : 516 : 517 : 518 : 519 : 520 : 521 : 522 : 523 : 524 : 525 : 526 : 527 : 528 : 529 : 530 : 531 : 532 : 533 : 534 : 535 : 536 : 537 : 538 : 539 : 540 : 541 : 542 : 543 : 544 : 545 : 546 : 547 : 548 : 549 : 550 : 551 : 552 : 553 : 554 : 555 : 556 : 557 : 558 : 559 : 560 : 561 : 562 : 563 : 564 : 565 : 566 : 567 : 568 : 569 : 570 : 571 : 572 : 573 : 574 : 575 : 576 : 577 : 578 : 579 : 580 : 581 : 582 : 583 : 584 : 585 : 586 : 587 : 588 : 589 : 590 : 591 : 592 : 593 : 594 : 595 : 596 : 597 : 598 : 599 : 600 : 601 : 602 : 603 : 604 : 605 : 606 : 607 : 608 : 609 : 610 : 611 : 612 : 613 : 614 : 615 : 616 : 617 : 618 : 619 : 620 : 621 : 622 : 623 : 624 : 625 : 626 : 627 : 628 : 629 : 630 : 631 : 632 : 633 : 634 : 635 : 636 : 637 : 638 : 639 : 640 : 641 : 642 : 643 : 644 : 645 : 646 : 647 : 648 : 649 : 650 : 651 : 652 : 653 : 654 : 655 : 656 : 657 : 658 : 659 : 660 : 661 : 662 : 663 : 664 : 665 : 666 : 667 : 668 : 669 : 670 : 671 : 672 : 673 : 674 : 675 : 676 : 677 : 678 : 679 : 680 : 681 : 682 : 683 : 684 : 685 : 686 : 687 : 688 : 689 : 690 : 691 : 692 : 693 : 694 : 695 : 696 : 697 : 698 : 699 : 700 : 701 : 702 : 703 : 704 : 705 : 706 : 707 : 708 : 709 : 710 : 711 : 712 : 713 : 714 : 715 : 716 : 717 : 718 : 719 : 720 : 721 : 722 : 723 : 724 : 725 : 726 : 727 : 728 : 729 : 730 : 731 : 732 : 733 : 734 : 735 : 736 : 737 : 738 : 739 : 740 : 741 : 742 : 743 : 744 : 745 : 746 : 747 : 748 : 749 : 750 : 751 : 752 : 753 : 754 : 755 : 756 : 757 : 758 : 759 : 760 : 761 : 762 : 763 : 764 : 765 : 766 : 767 : 768 : 769 : 770 : 771 : 772 : 773 : 774 : 775 : 776 : 777 : 778 : 779 : 780 : 781 : 782 : 783 : 784 : 785 : 786 : 787 : 788 : 789 : 790 : 791 : 792 : 793 : 794 : 795 : 796 : 797 : 798 : 799 : 800 : 801 : 802 : 803 : 804 : 805 : 806 : 807 : 808 : 809 : 810 : 811 : 812 : 813 : 814 : 815 : 816 : 817 : 818 : 819 : 820 : 821 : 822 : 823 : 824 : 825 : 826 : 827 : 828 : 829 : 830 : 831 : 832 : 833 : 834 : 835 : 836 : 837 : 838 : 839 : 840 : 841 : 842 : 843 : 844 : 845 : 846 : 847 : 848 : 849 : 850 : 851 : 852 : 853 : 854 : 855 : 856 : 857 : 858 : 859 : 860 : 861 : 862 : 863 : 864 : 865 : 866 : 867 : 868 : 869 : 870 : 871 : 872 : 873 : 874 : 875 : 876 : 877 : 878 : 879 : 880 : 881 : 882 : 883 : 884 : 885 : 886 : 887 : 888 : 889 : 890 : 891 : 892 : 893 : 894 : 895 :

وهذا جميعه يبرز ما بذل لتحسين الملاحة بسواحل البحر المتوسط ،
والمرجح أن ذلك التوسع كان بسبب معاصرة افتتاح قناة السويس وبواجهة
الحركة المتزايدة ، بالإضافة الى تحسين الموانئ في هذا الساحل وحتى
لا تستقطب قناة السويس منها أنشطتها وخاصة الاسكندرية .

ولم يكن إنشاء الشمندورات أو تجديدها بعيدا عن الاهتمام ، حيث
سبق ذكر مثال لها في البحر الأحمر وما هو مثال آخر لما كان في البحر
المتوسط ، ففي ١٠ رجب ١٢٨٩ هـ (١٨٧٢) صدر الأمر الى المجلس
الخصوصي بتحصيل « عواد بكل مركب تمر بالمياه ببوغاز الغربية
(بالاسكندرية) ، باعتبار القنم الانجليزى قرشين ، وذلك نظير الشمندورات
التي كلفتهم البحرية ، ووضعهم علامات بذلك البوغاز » (١٦٢) .

أما بالنسبة للإدارة ، فانه لما كانت مثل تلك الانشاءات ، تستدعي
وجود إدارة تشرف عليها ، من حيث الاجراءات الفنية والادارية والأمنية ،
لذا صدر الأمر بضم فنارات البحر الأحمر التي كانت تشرف عليها الشركة
الشرقية P & O الى الحكومة المصرية بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ (يونية
١٨٦٣ م) ، وعليها تشغيلهم عن طريق محافظ السويس (١٦٣) .

وفي الاسكندرية كانت إدارة مينائها هي المسئولة ، وقد ذكر الدكتور
أحمد عبد المنصف محمود « انه في عام ١٨٦٨ ، لما قرب الانتهاء من حفر
قناة السويس .. شكلت الحكومة إدارة خاصة أسست برئاستها الى
ميكلوب بك (باشا) ، أحد ضباط البحرية الانجليزية » (١٦٤) ، وكان
ناظرا للمدرسة البحرية بالاسكندرية .

ومن المرجح أن هذه الإدارة كانت تتبعها فنارات دمياط ، البرلس ،
رشيد ، تأسيسا على ما ذكره سرهنك الى أن ضم إليها ميناء الاسكندرية
١٨٧٠ (١٦٥) ، فأصبحت تعرف منذئذ بمصلحة اليمانات والفسارات
المصرية ، ورأسها ميكلوب باشا (١٦٦) ، ثم ضم ميناء بور سعيد
والسويس في جمادى الأولى ١٢٩٠ هـ (١٨٧٢ م) ، ومنذئذ أصبحت تتبعها

(١٨٤) دار الوثائق القومية (ديوان مية سنية) : دفتر ١٩٤٣ أوامر ، رقم ٣٨
بتاريخ ١٠ رجب ١٢٨٩ هـ . أمر كريم من عابدين الى المجلس الخصوصي ص : ١٧ .
(١٦٣) - : دفتر ١٩٠٤ أوامر ، رقم ١١ بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ أمر كريم الى
محافظ السويس ، ص : ٥١ .

(١٦٤) - : محفظة ٢ أوامر مية سنية ، ملف أوامر مالية وإدارية ، وثيقة رقم ٣٨
بتاريخ الجمعة ١٠ رجب ١٢٨٩ هـ (١٨٧٢) موافقة الخديوى على قرار المجلس الخصوصي .
(١٦٥) « أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٢ .
(١٦٦) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٢٨٤ .

مصلحة خفر السواحل ، التي كانت تتضارب اختصاصاتها مع مصلحة
الليمانات قبل ذلك .

وقد كانت مصلحة خفر السواحل تشرف على فئانات البحر الأحمر
قبل ضمها ، منذ جمادى الأولى ١٢٨١ هـ (١٨٦٤ م) وكان يرأسها
الضابط الانجليزى جيسى Gessi (١٦٧) ثم رأسها بعد ضمها الى
الليمانات والفئانات موديس بك من ضباط البحرية الانجليزية أيضا .

وقد صدر بعد ذلك أمر بفصل المصلحتين بناء على اقتراح مكيلوب ،
وتم ذلك فى محرم ١٢٩١ هـ (فبراير ١٨٧٤ م) ، ويبدو أنه استقل
بالفئانات (السواحم) ، لأن ميكلوب شارك بعد ذلك فى الحملات
الاستكشافية لمواقع الفئانات بالساحل الافريقى حتى عام ١٨٧٥ وهو بهذه
الصفة وبعد وفاته رأسها موديس باشا ، أما ميناء الاسكندرية فقد تولاه
الأميرال بلونفلد (١٦٨) .

وكما سبق القول فان هذا الميناء خضع - بعد تقرير جوش وجوير
G & J - للجنة مختلطة ، أما مصلحة الفئانات وحسبما جاء فى الأمر
العالى ١٠ ديسمبر ١٨٧٨ فانها من المصالح القائمة بذاتها وتتبع مجلس
النظار ، (١٦٩) .

وفى الوقت الذى تشهد فيه مسئولية الميناء عن الشمندورات الواقعة
فى نطاقه ، فان المسئولية عن المواقع البعيدة كانت تقع مع مسئولية الفئانات
على مصلحة الفئانات ، منذ كونها ادارة أو بعد تحولها الى مصلحة الليمانات
والفئانات ثم فصلها ثانية ، وكان منوطا بها كما وضح من العروض
السابقة ، دراسة مواقع الفئانات المزمع انشاؤها ومتابعة تنفيذها وتشغيلها ،
وتدبير ما يلزم لها من حراسات أمنية أو أمور فنية ، وكذلك اجراء الصيانات
والتجديدات والتفتيش الدورى للوقوف على احتياجاتها ، مع تحصيل الرسوم
المقررة التى تصدر بها الأوامر الخدمية ، ومتابعة التعامل مع السفن
بالشروط المقررة ، وإخطارها مع قناصل الدول بما يستجد من أمور
واجراءات ، وقد كانت تراعى فى ذلك المتبع فى الدولة العثمانية .

(١٦٧) د شوقي الجبل : سياسة مصر .. ص : ٣٠٥ ، ص : ٣٠٦ - الوثائق
السياسية .. ص : ٣٩٦ ، ص : ٤٠٠ .

(١٦٨) د شوقي الجبل : الوثائق السياسية .. ص : ٤٠٠ .
(١٦٩) - حسن محمد درويش : الوزارات المصرية فى ظل حكم الأسرة العلوية ، الجزء
الأول ، تخطيط الانبعاث ، مصر ط ١/١٩٢٤ ، ص : ٢٣ .
- فؤاد كرم : النظارات والوزارات المصرية ، الجزء الأول ، مركز وثائق وتاريخ مصر
الحاضر ، دار الكتب ، القاهرة ١٩٦٩ ، ص : ٨ .

وبالنسبة للرسوم ، فقد قررت حسب حمولات السفن كل تونيلاطة « أربعة قروش وخمسة وثلاثون بارة » (١٧٠) ، بما يغطي ٦٪ سنويا من تكاليف الفئارات ، وتلك التكاليف قدرها البعض بنحو ١٧٠٠٠٠ جنيه والبعض بنحو ١٨٨٠٠٠ جنيه (١٧١) ، والبعض الآخر نحو ١٩٠٠٠٠ جنيه .

وهذا جميعه يبرز مدى ما تكلفته مصر في هذه الانشاءات ، وهذه الرسوم كانت تموض نسبة من تكاليفها ، ومن المرجح أن تلك النسب (٥٪) قد بدأ اقرارها منذ المحرم ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٦ م) ، ويبدو أنه كان يتم تجديدها سنويا ، حيث طلب من السويس - في ذات العام - كشف آخر عن حمولة كافة الوابورات والسفن الصادرة والواردة بالبحر الأحمر مدة سنة أخرى ابتداء من يناير ١٨٦٧ (١٧٢) .

ولما كانت هذه الرسوم تحسب على أساس الحمولة بالتونيلاطة ، لذا صدرت لائحة رسوم للفئارات من الدولة العثمانية ، لكي يتم العمل على أساسها في سائر الولايات ، وكانت من ثمانى مواد تضمنت أن يكون الحساب على أساس تونيلاطة الدولة العلية التي هي عبارة عن « سبعماية اثنين وتسعين أوقية » ، ورحتم على قبودانات السفن دفع الرسوم بموجب سندات يؤخذ نصفها ويبقى النصف الآخر المشابه مع مأمور الفئار ، ومن لا يدفعها يعتبر متهربا يضاعف عليه الرسم الذي كانت تراعى فيه المسافات بين فئارات الممالك الشاهانية ، والسفن التي لا تطيع الأوامر ولا تدفع ، يصير التحقيق معها بمعرفة المأمورين ، ويتقرر دفعها الرسم المقرر وخمسة أمثاله ، مع اخطار قنصل الدولة التابعة له اذا كانت أجنبية ، على أن يتم

(١٧٠) جورج جندي بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ١٨٣ .
(١٧١) - د. أمين مصطفى عفيفي : مرجع سابق ، ص : ٢٤٩ . - د. أحمد عبد الهادي : نفطية البحرية التجارية في عهد اسماعيل د. اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته ، ص : ١٥٤ .

- جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٦٣ .
- السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٣ .
(*) أورد البعض أن قيمة الرسوم كانت أربعة قروش وخمسين لفة وهي على هذا الأساس تقابلها خمسة قروش و ١٠ بارة (لفة) ، حيث القرش = ٤٠ بارة (لفة) ، ومن ثم يرجح الخطأ النقل للكسور « السيد دياب ، مرجع سابق ، ص : ٢١١ ، من : د. شوقي الجبل : سياسة مصر ، ص : ٣٠٥ » ، وقد نشر د. شوقي الجبل الوثيقة المذكورة بها أربعة قروش وخمسة وثلاثون بارة في مرجعه : الوثائق السياسية ، ص : ٣٩٧ ، وورد نفس الرقم في الأصل .

(١٩٤) دار الوثائق (المجلس النيابي) : دفتر ٤٧ قرارات المجلس النيابي قرار رقم ٨٠ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٨٥ هـ ، ص : ٨٧ .

نحسم ٤٠ ٪ من إجمالي الحولة نظير الماكينات ومخزن الفحم بالسفينة ، وكذلك تنزيل خمسة قروش من كل مائة قرش للسفن معتادة المرور والبريدية » (١٧٣) .

لكن وعلى الرغم من ذلك كانت تحدث بعض حالات الاستثناء ، مثلا حين قرر المجلس الخصوصي « علم فرض هذه العوائد على سفن القرصان (٣) » ، سواء كانت تابعة للحكومة أو الدولة المتحابة » (١٧٤) ، كذلك أن تعفى السفن التجارية المصرية نظير قيامها بمهام خاصة للفتنارات مثلا حدث مع الشركة العزيرية المصرية من إعفائها من رسوم الفتنارات عند تخصيص سفنها لأشغال الفتنارات (١٧٥) ، أو أن تحول ظروف خارجة ناتجة عن تدخل حكومات الدول دون تحصيلها ، مثلا حدث مع السفن التجارية المصرية للشركة العزيرية التي استأجرتها الحكومة البريطانية في النقل إبان الحرب الحبشية ١٨٦٧ - ١٨٦٩ (٣) ، حيث كان ضمن المطلوب للشركة أربعة آلاف جنيه مصري ورسوم فتنارات ، ولما كان ديوان المالية يطالب الشركة بسدادها فإنها طالبت القنصل البريطاني حتى تسددها حكومته ، ولكن الحكومة البريطانية لم تستجب لطلباتها وكان رد اللورد جرايفيل Granville على قنصل دولته ، أن الشركة العزيرية ليس لها حق في طلب ذلك ، لأنه في وقت الحرب الحبشية لم تكن تؤخذ عوائد للفتنارات ، وحسبما جاء في الوثيقة « ٠٠ أنه يصير رفع الأربعة آلاف المذكورة ٠٠ وأن تقدير العوائد هذا حصل بعد الواقعة المذكورة بكثير ،

(١٧٣) - (دواوين الخدمات) : محطة كومبانية عزيرية دون رقم عنوانها « رسوم المواني والفتنارات » ، ترجمة من التركية لتعليمات وبيان الرسوم المينة للفتنارات التي صار وضعها وإيقادها بالمالك للحرسه .

(*) بالطبع كانت القرصنة عملا عادليا ، وقد حرمت هذه الأعمال دوليا منذ بدايات القرن ، ومن ثم ينصرف هذا المعنى على سفن التفتيش ، وكانت مهامها تقوم على مياغنة السفن التجارية وغيرها للتفتيش على الرقيق ومخالفات التجارة البحرية والنقل .

(١٧٤) دار الوثائق القومية (المجلس الخصوصي) : دفتر ٤٧ - قرارات المجلس الخصوصي : رقم ٨٠ بتاريخ ١٢٩٠ هـ ، قرار المجلس : ص : ٨٧ .

(١٧٥) - (دواوين الخدمات) : محطة قرارات مجلس إدارة العزيرية ٦٧ - ١٨٦٩ . قرار المجلس رقم ٥٦ بتاريخ ١٦ ذيق أول ١٢٨٦ هـ (١٨٦٩) .

(*) نشبت تلك الحرب بين بريطانيا والحبشة ١٨٦٧ - ١٨٦٩ ، اثر تعرض المبرمين الإنجليز للأمر من جانب « تيودور » نجاشي الحبشة ثم أسره البعثة السنبلية التي أرسلت للتفاوض معه وتخليصهم ، وقد انتهت هذه الحرب بوقعة « ميديلا » في ١٠ أبريل ١٨٦٨ بزيمة الأحباش ومقتل تيودور .

المزيد : « فاروق أباطة : مروج سابق ، ص - ص : ٣٥٧ - ٣٦٥ .

فلا حق في طلب ذلك من دولة الانكليز الفخيمة » (١٧٦) .

وقد كانت هذه المبررات الانجليزية مجافية للحقيقة ، لانه اذا كانت الحرب الحبشية قد نشبت في سبتمبر ١٨٦٧ ، وانتهت في ابريل ١٨٦٨ ، فان الشواهد تكشف ان فرض الرسوم كان في عام ١٨٦٦ وهذا يوضحه قرار المجلس الخصوصي في طلبه كشوف عن حصولات وبيانات السفن الواردة والخارجة ليتم تقدير رسومها ١٨٦٧ ، واصبح تحصيل هذه الرسوم بانتظام عام ١٨٦٨ ، وهذه الرسوم كانت حسبما سبق الإشارة لذلك بواقع اربعة قروش وخمس وثلاثين بارة منذ ابتداء اقرارها في المحرم ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٦) ، ولكن يبدو ان المفاضلات البريطانية كانت تناور بكل ما من شأنه ضياع الاموال المصرية ، وبمعنى أدق تحقيق صالحها على حساب الخزانة المصرية ، لانه لم يكن امام العزيرية سوى الاستناد إلى هذه المبالطة أو الذريعة الانجليزية ولم يجد ثمة جهد ، وضاعت اربعة الآلاف الجنيه رسوم القنارات .

ومع افتتاح القناة واهتمام الدول بالملاحة عبر الموقع الجغرافي المصري برسوم قليلة ، تدخل القناصل وتم تخفيض الرسوم ، وقد وضع ذلك في الأمر الصادر الى ناظر الداخلية شريف باشا بتاريخ ١٩ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ (يولية ١٨٧٠) بالموافقة على مذكرة الداخلية بشأن قرار جمعية القناصل بأن تكون عوايد القنارات في البحر المتوسط ٣٠ بارة أسوة بالمدنيل ، وعوايد فنارات (منابر) البحر الأحمر قرشين (*) ، على أن تجوز زيادة تلك العوائد (١٧٧) .

ويرجح أنه صار منذئذ ضرورة اخطار قناصل العموم بالرسوم حتى يتم اقرارها . واعلانها بالوقائع الرسمية ، حيث كان يشار الى ذلك الاخطار وتاريخه عن طريق التخارجية ، وما كان ذلك الا ذليلا على تزايد نفوذ القناصل ، اذ أن مصر هي التي كانت تنفق على القنارات والشمندورات وغيرها من علامات الارشاد ، كلما أنها كانت أخبر بانفاقاتها وما تتطلبه مستلزمات هذه الانشاءات ، وبالتالي فان أي تدخل لتخفيض الرسوم

(١٧٦) دار الوثائق القومية (دواوين الختمات) : مخططة عزيرية « حجج شرعية ومكاتبات ١٨٦٧ - ١٨٨٤ » ترجمة وثيقة رقم ٩ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٨٧ هـ (١٨٧٠) من محمد شريف باشا الى ديوان الخالية .

(*) يرجح وجود ثمة تفاوت في امكانيات كل قنار ، لانه كان رسم قنار الوجه ٣٠ بارة من قبل ، او انه اوتيت بتشجيع الملاحة .

(١٧٧) - (ديوان مية سنبة) : طبع ٨٥٢ اواخر تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٢ بتاريخ ١٦ ربيع آخر ١٢٨٧ هـ ، أمر كريم الى ناظر الداخلية شريف باشا ، ص : ٤٥ .

يزيد من أعبائها المالية . ولكن هذه الأمور تمثل فصلا من توطؤ إدارة مصلحة القنارات أو الليمانات والفنارات ، وهي أداة أجنبية مع بنى جنسها على حساب مصر وقبولها التخفيضات دون دفاع عن الميزانية المصرية ، ولم يقف الأمر عند هذا الحد ، بل كانت هذه الإدارة تقوم بتشريب ميزانية الليمانات والفنارات (بصفة شخصية) الى القنائل ، لينظروا بها حكوماتهم ويبحثوها ، كما هو واضح من مكاتبة فيفيان Vivian الى جرانفيل وتاريخها ٣١ مايو ١٨٧٣ وكان ضمن فقراتها « . . . تقوم الحكومة المصرية حاليا باصدار ميزانية مصلحة الموانئ والمنابر ، وذلك كما قيل بغرض زيادة العوائد والتي تصل الآن الى ٣٠ بارة للطن الواحد حتى ٨٠٠ طن ، وتكون ١٥ بارة للسفن التي تزيد عن هذه الحمولة ، ولا شك أن أى زيادة ستثير معارضة من الشركات ، ومن أصحاب السفن البريطانية التي تعمل فى نقل التجارة مع هذا القطر . . . وعندما تنشر الميزانية رسميا وترسل الى ممثلى الدول هنا للحصول على موافقتهم ، فسيساعدنا كثيرا عند مناقشتها ، لو أمكن تزويدى بواسطة المسئولين فى الوطن بملاحظتهم عن مختلف النواحي المبينة بهذه الميزانية التى أرفق صورة منها مع هذه الرسالة » (١٧٨) .

ثم يضيف النص ذاته أن هذه الميزانية التى يرسلها قبل اعلانها الرسمى « . . . أعطاني صورة منها بصفة شخصية الكابتن ميكلوب من ضباط البحرية البريطانية الملكية ، والذي يشغل منصب مدير عام مصلحة المناثر » . . . ، وعلى الرغم من أن هذه المكاتبة لا تنكر الجهد الذى بذلته الحكومة فى عمل الفنارات ، فتعلق على هذه المشروعات بقولها « . . . هذه المناثر تعمل بشكل يدعو الى الاعجاب ، وأن الساحل مضمي جيدا بما لا يقل عن أى ساحل فى أوروبا » . . . (١٧٩) ، فإن الهدف الرئيسى من هذه المكاتبات كان البحث عن السبل التى يمكن عن طريقها تخفيض الرسوم المقررة ، دون مراعاة لما أنفقتة الحكومة المصرية على هذه الانشاءات رغم تزايد ديونها وسوء حالتها المالية ، وهذا يبرز الخطر الذى كمن فى توطؤ الأجانب مع بعضهم البعض على حساب مصر .

وعامة فان توطؤ ميكلوب هذا ، لم يكن بالشئ الجديد على السياسة البريطانية التى اهتمت منذ وقت مبكر بالملاحاة ولواقع الجغرافى المصرى ، ولم يكن ميكلوب الا حلقة من حلقاتها ، وإذا كانت معاهدة بالطة ليمان ١٨٣٨

(١٧٨) رسالة من فيفيان الى جرانفيل بتاريخ ٣١ مايو ١٨٧٣ F.O. 78, 2286, No. 1.

عن : د . أحمد عبد الحصف محمود : مرجع سابق ، هامش (١) ص : ٢٢٥ ، ٢٢٨ . (١٧٩) د . أحمد عبد الحصف محمود : نفس المرجع والصفحات .

قد ارتبطت في ظروفها بصراعات الشركات البحرية ، فان التلازم بين الاقتصاد والسياسة ظل مستمرا في السياسات الأجنبية ، وإن كان ذلك قد وضع بين بريطانيا وفرنسا على وجه الخصوص في عهد سعيد باشا حيث فترة البحث ، وبالنسبة للفنارات واهتمام بريطانيا بها ، فان الحلقة التي سبقت تولي ميكلوب شئونها ، كانت في الواقع في عهد سعيد باشا ، وذلك تأسيسا على ما يورده الدكتور فاروق أباطة من أن إنشاء فنارات البحر الأحمر كانت تدور في أذهان حكومة بومباي ، وقد كان أحد موظفيها ويدعى « لونسدن Lunsden » في إجازة مرضية قضاها في لندن ، وقد انتهز فرصة وجوده هناك ، واقترح على حكومته إقامة أربعة فنارات الأول عند مدخل السويس ، والثاني في شدوان ، والثالث في وسط البحر الأحمر عند دادلوس Daedalus Shoal والرابع وهو أصعبا جميعا في جزيرة بريم ٠٠ « (١٨٠) » .

وحيث إن ذلك كان في يناير ١٨٥٧ ، وحسبنا أن الثلاثة الأول قد أقيمت بالفعل في أماكنها باستثناء ثانيها الذي كاه في موقع قريب ، أما الرابع فيرجح أنه الذي امتلكنه بريطانيا « فنار زنوبيا » ، بينما امتلكت مصر الثلاثة الأول ، ولكن إدارتها كانت تحت إشراف الشركة الشرقية P & O إلى أن تم تصديرها في عهد اسماعيل باشا ، ولكن هذا الإجراء يفسر وإلى حد كبير ما ذكر حول الصراع الأنجلو فرنسي حول مصر ، وما كانت الفنارات إلا منازلا لرؤى البحار في وقت احتدام الصراع الملاحى اثر مشروع قناة السويس وفي مقابلها السكك الحديدية (الاقتراح الانجليزى) والتي يمكن أن نضيف لها الفنارات ، وإزاء ذلك يرجح تعرض سعيد باشا وهو الفرنسي التوجه لضغوط من قبل الحكومة البريطانية - التي تتبنى نشاط شركاتها الملاحية - من أجل الحصول على امتياز الانشاء ، ومن ثم توصل الطرفان إلى حل مقبول ، أنشأ بموجب الفنارات التي امتلكتها ، بينما أشرفت على إدارتها الشركة الانجليزية .

وحتى تكتمل أو تتوالى حلقات السياسة البريطانية ، كان حرصها بعد أيولة إدارة هذه الفنارات إلى الحكومة المصرية في عهد اسماعيل باشا ، أن يتولى الرئاسة الإشرافية سواء بالنسبة لمصلحة خفر السواحل أو للقيامات والفنارات شخصية بريطانية ، وهو ما تم بالفعل وقبله اسماعيل باشا ، وفسر البعض حرصها هذا بقوله « أن بريطانيا كانت تبذل نفوذها لتجمل على رأس هذه المصلحة دائما ضابطا بحريا بريطانيا حتى يكون

(١٨٠) تقرير لاميدون في يناير ١٨٥٧ "F.O. 78/1333" عن د. فاروق عثمان
أباطة : مرجع سابق ، ص : ٣٩٩ .

لها. إنه تستنظر بها على الجوانب المصرية وتعرف أحوالها ، ليساعدها فيما
تعتزمه من الاستيلاء على البلاد . » (١٨١) .

ومما لا شك فيه أن اسناد هذه الوظيفة الهامة لشخص أجنبي كان
يمثل خطرا ، وكان بوسع الحكومة المصرية تقاضيه في حالة تعيين أحد
المصريين ، خاصة وأنه كان لديها ميراث عهد محنته على ، أو كان بوسعها
إرسال المبعوثين للتخصص في إدارة الفئانات .

على أن هناك من يرى أن اسماعيل باشا كان يلجأ لهذه الطريقة عن
عند بقصد كسب موافقة الدول التي يتبعها هؤلاء الأجانب لحمايته وليتحاشي
معارضتهم لمشروعاته ، ولكن الدكتور شوقي الجمل يحاق على ذلك بقوله
الذي أيده الواقع بما نصه : ولكن التجارب أثبتت أن هذه الوسيلة العجيبة
أنت بعكس النتائج المرجوة . » (١٨٢) .

وبعبارة عن النتائج والاستنتاجات السياسية الكبرى التي يمكن
تتبعها في الفترات اللاحقة ، فإن ذلك لم يجد في كسب الرضا إزاء رسوم
الفئانات ، حيث « شكلت لجنة في أكتوبر ١٨٧٧ مفوضة من الهيئة
التنصليية الأوروبية بمصر ، تتكون من ممثلين لهم (للقناصل) ، للنظر في
تكاليف إدارة الفئانات المصرية ، وهل تستحق زيادة العوائد حقاً » (١٨٣) .
ولكن ذلك جاء في ظروف مالكة سيئة تبينها الجميع بعد صنفوق الدين ،
حين جاءت بدايات النهاية لمن أقدم على هذه الإصلاحات الملاحية ، والذي
كثيرا ما اجتمع القناصل من أجل الحيلولة دون تحصيله رسوم تموض
نفقاته .

وإزاء هذه الإصلاحات الملاحية ، تأكدت الاضافة الجوهرية للموقع
الملاحى ، حيث كانت هذه الفئانات تؤمن عملية الملاحة وتقيها الأخطار
البحرية ، وأبرز ذلك حاجة مصر الهامة إلى سفن تمتلكها تقيده من اصلاحاتها
هذه ، وتموضها بأنشطتها بمفنا من اتفاقاتها .

(د) قناة السويس وأثرها في تطور الحركة الملاحية :

يعتبر مشروع حفر قناة السويس علامة بارزة في إطار التطوير
الملاحى المصرى . وهذا المشروع الذى بدأ يأخذ طريقه للنور منذ الشروع
فى حفر تلك القناة الملاحية فى ٢٥ إبريل ١٨٥٩ ، وتم مرور السفن رسميا .

• (١٨١) د . أحمد عبد اللصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٢٢ .

• (١٨٢) د . شوقي الجمل : سياسة مصر ، ص : ٣٠٦ .

• (١٨٣) د . أحمد عبد اللصف محمود : المرجع السابق ، ص : ٧٢٨ .

ايدانا بافتتاحها في صبيحة ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ (*) ، يتقدمها اليخت الفرنسي الامبراطوري « النسر L'Aigle » (١٨٤) ، وذلك من ميناء بور سعيد صوب السويس ، وعلى الرغم من أن بعض المشكلات التي أثيرت حول نفوذ الشركة الأجنبية (*) ، إلا أنه بانتهائها تبلورت الخريطة الملاحية للموقع المصري في صورة تختلف عن ذي قبل ، ليس بالنسبة لتجوال السفن التجارية المصرية فحسب ، بل والملاحة الدولية .

ففي إطار الموقع المصري ، وضمت القناة مصر ملاحيا « في دور الذروة » . فبعملية جراحية جغرافية ، صغيرة نسبيا ، اختزلت قارة برمتها هي إفريقيا ، وأسرت طريق (رأس الرجاء الصالح Cape of Good Hope) ، وأعادت وضع الشرق العربي وعصر في قلب الدنيا وفي صورة الخريطة « (١٨٥) » ، وكان هذا يعني بالنسبة للسفن التجارية المصرية سهولة الانتقال بين السويس الاسكندرية بالحركة المباشرة ، بدلا من

(*) يذكر ساماركو أن اتصال مياه البحرين قد تم في ١٥ ابريل ١٨٦٩ . ويرى السيد جلال : أن ذلك التاريخ خاطئ ، وسجته في ١٥ أغسطس ١٨٦٩ ، أما من أول سفينة دخلت رسم مرور فكانت حسيما ذكرت الوثائق البسفينة التجارية الإنجليزية « سنن تالز » ، نوفمبر ١٨٦٩ بحمولة ٧٢٢ تونيلاطة ، حيث لم تلحق بفترة الإعطاء الأولى التي بلغت ١٣٠ سفينة بحمولات ٨٩٩٨٧ تونيلاطة

Sammarco , : Op. Cit., Tome 3, p. 191.

- السيد حسين جلال : الصراع الدول حول استغلال قناة السويس ١٨٦٩ - ١٨٨٢ .
الهيئة المصرية العامة للكتاب ، فرع الإسكندرية ط ١/١٩٧٩ ، ص : ٢٢ .
- دار الوثائق القومية : محافظ مجلس الوزراء « للجمعة ١٢ محافظ قبائل السويس : منطقة ٤ ملف ١/١٢ اصحاء مرور السفن مخبر من الداخلية ١٦ مايو ١٨٨١ .
(١٨٤) د . عبد المزيق محمد الشناوي : مدينة السويس .. ، ص : ١٦٨ ، ص : ١٦٩ .
(*) من تلك الآثار امتداد نفوذ الشركة وامتلاكها أراضي في منطقة القناة ، ودمياط ومدرسة الهندسة في بولاق وقنطرة الوندى والمكس بالإسكندرية ولجالييتا شراء من سعيد باشا ، واستطاع اسماعيل استرداد الكثير منها ، حتى كانت اتفاقية مع دي ليسبي ٢٥ جمادى الثانية ١٢٨٦ هـ أول أكتوبر ١٨٦٩ واشترى بموجبها من الشركة جميع المستشفيات الموجودة بجهة القبة الملاحية بأدواتها وجميع المساكن والأبنية المملوكة للشركة في رأس البحر والقنطرة ، جبل مريم ، سرايهم ، جنينة ، شالوف ، وبيت الناطق الإنجليزي ، ثم سيجر المكس وميناء وسباتي المخازن والمخارج في بولاق ودمياط ، ودلت الحكومة ٣ ملايين فرنك مع بعض اليزات لانتقال سفن الشركة .
للزيد : د . عبد المزيق محمد الشناوي : قناة السويس .. ، ص : ١٦٨ ، ص : ١٦٩ .

٤٨١ - ٥٠٧

وادي النيل : المجلد ١٠ بتاريخ ١٥ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ / ٢٥ يونيه ١٨٦٩ .

(١٨٥) د . جمال جليل : تاريخ مصر الحديث ، ط ١٩٦٦ ، ص ١٧٦ .
١٧٦

الاستعانة بالخبرات الأجنبية في النوران حول منطقة الرأس وأفريقيا ،
ومواجهة المخاطر الملاحية (١٨٦) ، بما يوفر عامل الوقت والسرعة ، فضلا
عن توفير الأموال اللازمة لأجور الأجانب ومصاريف السفر والتشغيل ،
ومثل هذه الأمور تبدو في غاية الأهمية بعد تطور السفن إلى استخدام
البخار ، الذي استهدف التحرك الملاحي المرن بالسرعة الأكبر في الاتجاه
الأنسب وصولا إلى الهدف والغاية ، « بمعنى أن يحقق هذا التحرك هدفين
هامين هما ، إسقاط حاجز المسافة الأطول بين المكان والمكان ثم التحرك
المباشر للتجارة على المحاور الأقصر في الاتجاهات الأنسب » (١٨٧) .

ومن ثم بدت القناة أكثر مواءمة للسفن في تحركها ، وعلى استعداد
كامل لمواكبة التطور البخاري ، ولذا جاءت ميزة هامة أمام التحرك الملاحي
للسفن المصرية ، وإن كانت قد استقطبت الغالبية العظمى من السفن
الأجنبية .

حقيقة ، لم يكن دور القناة محليا قدر ما كان عالميا وقد امتد أثرها
إلى الملاحة الدولية ، بما يكشفه الجدول التالي للمسافات ، عن طريقها
مقارنة بطريق الرأس ، الذي عبر عنه دى لسييس بالاطلنطي ، وذلك في
مذكرته المقدمة إلى سعيد باشا في ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ وكانت
كما يلي (١٨٨) :

(١٨٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجيدية) : سجل م/٢/٣ صادر
عربي الرنكي الإدارة ، بتاريخ ١٢ شعبان ١٢٧٦ هـ (١٨٦٠) من مدير المجيدية إلى عرفان
بك بالعمية السنوية ، خاص بتدوير وإيجور حجاز من السويس للاسكندرية ، ص ص :
١١٠ ، ١١١ .

— سجل م/٢/١ صادر عربي الرنكي ، رقم ١٦ بتاريخ ١٢ شعبان ١٢٧٦ هـ
(١٨٦٠) من أداة للمجيدية إلى عرفان بك بالعمية ، عن الاجراءات المالية لذات الخصوص ،
ص ١٠٦ .

— (عن يزية) : مضطحة مكاتبات إدارية مايو ١٨٦٧ - أبريل ١٨٦٩ ملف خاص
تومبانية هزيرية محرم ١٢٨٥ هـ ربيع ثاني ١٢٨٥ مكاتبة رقم ٧ في ٧ ربيع أول ١٢٨٥ هـ /
٢٦ يونية ١٨٦٨ من تومبانية البنسولار العرقية إلى حسين شيرين ناهر الميزية بخصوص
تدوير وإيجور الزقازيق إلى الاسكندرية .

(١٨٧) د. صلاح الدين علي القاضي : مرجع سابق ، ص ص ١٢٦ ، ١٢٧ .

(١٨٨) دار الوثائق القومية :

American Archive : Indication Des Ports d'Europe, par Ferdinand de
Lesseps: A Mohammed Said, Vol. 2, p. 87, 18 Novembre 1864.

النسبة النسبة التقريبية	الفرق	المسافة بالليل عن طريق المرور بالأطلنطس	المسافة بالليل عن طريق قناة السويس	البلد
٧١	٤٣٠٠	٦١٠٠	١٨٠٠	القسطنطينية
٦٥	٣٧٣٨	٥٨٠٠	٢٠٦٢	مالطة
٦١	٣٦٢٠	٥٩٦٠	٢٣٤٠	تريستا
٥٨	٣٢٧٦	٥٦٥٠	٢٣٧٤	مرسيليا
٥٧	٣٩٧٦	٥٢٠٠	٢٢٢٤	سافز
٥٣	٢٨٥٠	٥٣٥٠	٢٥٠٠	لشبونة
٥٠	٢٨٥٠	٥٦٥٠	٢٨٠٠	بورجو
٥١	٢٩٧٦	٥٨٠٠	٢٨٣٤	الوفا
٤٨	٢٨٥٠	٥٩٥٠	٣١٠٠	لندن
٤٨	٢٨٥٠	٥٩٠٠	٣٠٥٠	ليفربول
٤٨	٢٨٥٠	٥٩٥٠	٣١٠٠	امستردام
٤٤	٢٨٥٠	٦٥٥٠	٣٧٠٠	سان بطرسبرج
٣٩	٢٤٣٩	٦٢٠٠	٣٧٦١	نيويورك
٤٢	٣٧٣٦	٦٤٥٠	٣٦٢٤	أورليان الجديدة

فإذا كان هذا الإحصاء قد اهتم بالمسافات الى الموانئ الأوربية
فيما لو سلكت السفن الطريق من السويس اليها عن طريق القناة
أو الرأس ، فإن هناك احصاءات أخرى ترصد المسافة القارية في العبور
بين الشرق والغرب ، يمكن توضيحها كما يلي (١٨٩) :

النسبة المئوية للوفز % تقريباً	وفا	المسافة بالأميال		الرحلة البحرية	
		بالرأس	بالسويس	الى	من
٤١	٤٣٠٠	١٠٥٠٠	٦٢٠٠	الهند (بومباي)	بريطانيا
٤٣	٤٨٠٠	١١٣٠٠	٦٥٠٠	ايران (جسدان)	بريطانيا
٢٩	٣٣٠٠	١١٤٠٠	٨١٠٠	سنغافورة	بريطانيا
٣٦	٣٣٠٠	١٢٨٠٠	٩٥٠٠	هونغ كونج	بريطانيا
٩	١١٠٠	١٢٣٠٠	١١٢٠٠	استراليا (سيدني)	بريطانيا
٦٤	٦١٠٠	١١٨٠٠	٤٢٠٠	البحر الاسود	الهند
١٠	١٥٠٠	١٣٠٠٠	١١٥٠٠	هولندا	اليابان

(*) النسبة المئوية وتقياس الفرق للنسبة الأول للفرق عدد صحيح مستخرج بمعرفة
البلدات -

(١٨٩) عن : ٥٥ آسية يونان جرجس : مرجع سابق ، ص ٦٤ .
(*) هذه النسب المئوية تقريبية لا تقرب عدد صحيح ، ولكن الرقم (٦٠) الواردة فيه
الاحصاء صحيح ١١٥٥ الى ١٧٪ تقريباً .

ومن ثم كان هذا الوفير في العامل الزماني ويسر الانتقال الملاحي ، عاملا مشجعا على ضرورة وجود سفن مصرية تتمتع بمزاياه ، ليس لموقعها الجغرافي فحسب ، بل ناتجة أيضا من كونت استقطبت أنظار التجارة البحرية الدولية ، حيث عكفت « الرابطة الدولية لتنمية التجارة L'Association Internationale Pour le développement du Commerce » التي تأسست عام ١٨٦٧ على دراسة كيفية الاستفادة من القناة التجارية الدولية (١٩٠) ، وعقدت اجتماعا لها في القاهرة لذات الأغراض (١٩١) .

وقد ترجمت القناة تلك الاهتمامات الملاحية ، فجاءت أعداد السفن وحمولاتها في تزايد مستمر ، وذلك حسبما يوضحه الإحصاء التالي ، وهو بيان للسفن البخارية والشراعية التي عبرت القناة من الشمال للجنوب ومن الجنوب للشمال (*) في الفترة : ١٨٧٠ - ١٨٧٩ ، (١٩٢) .

الركاب		السفن		اللائحة	
اجمال	عدد	اجمال العمولة بالتونيلاطة	عدد	النوعية	السنة
العمولة بالتونيلاطة					
١٧٢٦٧	٢٧٣٠	٤٣٥٩١١	٤٨٦		١٨٧٠
١٦٢٩٤	٢٥٩٧	٧٦١٤٦٧	٧٦٥		١٨٧١
١١٥٩٧	١٦١٢	١٤٣٩١٦٩	١٠٨٢		١٨٧٢
١٣٦٢٤	١٨٧٩	٢٠٨٥٠٧٣	١١٧٣		١٨٧٣
١٢٩٥٩	١٥٩٨	٢٤٢٣٦٧٢	١٢٦٤		١٨٧٤
٩٣٦٦	١١٠٨	٢٩٤٠٧٠٩	١٤٩٤		١٨٧٥
٦٩٩٧	١١١٣	٣٠٧٢١٠٧	١٤٥٧		١٨٧٦
٥١٠٤	٩٢٩	٣٢٩١٥٣٥	١٥٩٣		١٨٧٧
٣٦٢٧	١٢٥٠	٣٢٣٦٩٤٣	١٤٧٧		١٨٧٨
٩٨٣٠	١٧٧١	٣٤١٨٩٥٠	١٦٦٣		١٨٧٩
١٠٩٦٣٠	١٦٥٨٧	٢٣١٠٥٥٣٥	١٢٤٥٤	الاجمال العام	

(١٩٠) - السيد حسن جلال : مرجع سابق : ص : ٤٢ ، ٤٣ .

(١٩١) - وادي النيل : العدد ٣٠ بتاريخ ٢٢ شعبان ١٢٨٦ هـ / ٢٦ نوفمبر ١٨٦٩ م .

(*) كان للتبع عند قرب دخول السفينة القناة من أي الاتجاه ، أن يتم دق جرس لإعلان ذلك ، ثم استمضى عنه بظفر اعتبارا من ١٢ ربيع أول ١٢٨٧ هـ (يولية ١٨٧٠) .

- دار الوثائق القومية (ديوان صبة سنوية) : دفتر ٥٨ صادر صبة : رقم ٣٦٨ بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٧ هـ من الملية الـ ١٢ فصل إنجلترا ، ص : ٣٥٣ .

(١٩٢) مستخرج بمعرفة الباحث من إحصاءات متفرقة عن : ...

المصدر نفسه . (مجلس الوزراء) : المجموعة ٢٢ قبال الصويغ : ملف ...

١٢ إحصاء مرور السفن بمعرفة إدارة الإحصاء بالدخول : ...

فإذا كان هذا الإحصاء يوضح الزيادة المطردة في أعداد السفن البخارية التي عبر عنها « بالسفن » من جانب ، فإنه يبرز على الجانب الآخر تراجع أعداد السفن الشراعية التي قصدها « المراكب » (٢٠) ، كما حدث نفس الشيء بالنسبة لحمولاتها حيث تزايدت في البخارية بينما أخذت في الانخفاض بالنسبة للمراكب ، وهذا يعني تزايد حركة السعس البخارية للمتطورة ، التي كان يناسبها الموقع الملاحي القصير الذي يحققه موقع مصر الجغرافي خاصة بعد افتتاح قناة السويس ، ولكنه كان يعني الحاجة إلى مشاركة سفن مصرية متطورة أى بخارية ، وخاصة في عهد اسماعيل باشا الذي شهد كثيرا من مجريات تدعيم مصر لسلطة اشرافها الأمنى على القناة أمام الدول ، بموجب الفرمان العثمانى الصادر فى ١٩ مارس ١٨٦٦ (١٩٢) ، وذات الشيء كفلته المصاهف التولية فى أخريات عهد اسماعيل باشا رغم بيعه أسهم القناة ، من ذلك اتفاقية القسطنطينية فى ٢٨ ديسمبر ١٨٧٨ (١٩٤) .

ولم تكن الموانئ المصرية واصلاحاتها بعيدة عن الأخرى عن التاثر بافتتاح القناة ، فمن قائل انها فى الجانب الاقتصادى والتجارى والنقل . . « أعادت تقييم وتقدير التوازنات والأهميات النسبية بين الموانئ الساحلية » . . (١٩٥) ، ولذا كان من الطبيعى أن تصل نتائج البحث فى أحوال الموانئ الى عدة حقائق منها بروز مينائى بورسعيد والسويس فى الحركة الملاحية البحرية واتزوا ميناء القصير ، هذا بالنسبة للبحر الأحمر ، ثم انتعاش مينائى سنواكن ومصوع كحلقة اتصلت بالحركة البحرية الوافدة والمتجهة بينها وبين الموانئ فى مصر .

(*) كان هذا التصنيف يعنى بنوعية التشغيل فالسفن أو الواورات يقصد بها البخارية ، وما عداهما من المراكب فهى شراعية ، وهذا يختلف عما تحدده المراجع القانونية المعاصرة بأن المركب Bateaux هى التى تستخدم فى الملاحة النهرية ، والسفينة لفظ مطلق وسيتم الحديث عن هذه الأنواع تفصيلا فى الفصل الخامس (سفن البحرية التجارية المصرية) .

- د : أميرة صفلى : مرجع سابق (ج ١) ، ص : ٤٢ - ٤٩ ، - د : محمود سمير الشرقاوى : مرجع سابق (ج ١) ص : ٤٦ - ٤٩ .
- وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص : ٧ - ١٠ .

(١٩٣) د : مصطفى الخفواى : قضية قناة السويس ، مكتبة الأجلو المصرية ، القاهرة ١٩٥٦ ، ص : ٥٩ .

(١٩٤) د : جعفر عبد السلام : مرجع سابق . ص : ٥٥٦ .
- د : محمد كامل أمين ملش : للألحة الداخلية فى التشريع العربى المقارن . .
ط ١٩٥٦ ، ص : ٩٢ ، ٩٣ .
(١٩٥) د : جمال حمدان : مرجع سابق ، ص : ٧٩٩ .

أما على ساحل البحر المتوسط فإن تركيز الإصلاحات في ميناء الاسكندرية قد جنبها الاهتزاز الكبير في الحركة الملاحية ، وهو الأمر الذى أصاب مينائى دمياط ورشيد ، حيث تراجع كلاهما لمرتبة تالية (١٩٦) .

وفي النهاية إذا كانت الحركة الملاحية في تزايد مطرد بفعل العوامل الداعية اليها في مختلف الجوانب ، فإن ذلك يميل على الحكومة مسئوليات أخرى في إطار الموقع الجغرافى الملاحى ، لأنه مايزال ينتظر نشاط السفن الاهتمام بأمور أخرى مما يسفل فى إطار الإصلاحات ، وهى التى يتوالى تتبع بقية أجزائها فى العناصر التالية .

(هـ) إصلاحات أخرى :

هذه الإصلاحات لا تقتصر بالنشاط البحرى مباشرة ، قدر ما تيسر مهامه ، وهذه من الممكن أن تحوى عناصر متعددة ، لكن نقتصر على تناول أهم عناصرها التى وضحت علاقتها بالموانئ وهى الطرق المائية والبرية ، وقد ذكرنا أن الحركة التجارية النشطة ، كانت من بين الدوافع الهامة التى أدت للاهتمام بها ، وخاصة حين انشاء السكك الحديدية (١٩٧) ، التى قامت بدور هام فى الربط بين الموانئ الساحلية والظهر ، وبين الموانئ على الساحلين ، بما يعنى اسهامها فى تغذية رواج الميناء تجاريا ، الأمر الذى يوفر حركة نشطة للسفن التجارية البحرية .

وإن كان ذلك لا يمنع من تناول التلغراف لما له من دور فى الاتصالات بين الموانئ للوقوف على أخبار حالة الميناء الملاحية والتجارية ، وتبرز قيمته بصورة أفضل ، إذا اتصلت بالخطوط الخارجية التى تيسر كثيرا من الأخبار اللازمة لخطوط السير .

١ - الطرق المائية الداخلية :

هذه الطرق رغم اتصال نهر النيل بالبحر المتوسط ، إلا أن ما وصل مصر منها فى بدايات القرن التاسع عشر كان فرعاه المتصلان بمينائى

(١٩٦) راجع ما سبق تناوله وللمزيد حول التحليلات والآراء : أحمد السيد الزامل : مرجع سابق ، ص - ص : ١٦ - ١٨ ، د - حسن سيد حسن : مرجع سابق ، ص - ص : ٣٧ - ٣٤ .

د - السيد خالد الطرى : مرجع سابق ، ص - ص : ١٤٤ - ١٤٦ ، - على مبارك : التطلعات الجديدة ٠٠ ج ٧ ص ٢ ، ص : ٧٩ .

(١٩٧) د - أحمد أحمد الحجة : مرجع سابق ، ص : ٢٢٣ - د - عبد العزيز محمد الشناوى : مدينة السويس ، ص - ص : ١٢١ - ١٢٢ .

دمياط ورشيد ، ومع استحداث محمد على لترعة المحمودية حيث الاسكندرية ، أصبح لمصر ثلاثة موانئ على البحر المتوسط تتصل بداخل البلاد عن طريقها ، وهذه يرتبط بها ضرورة وجود حركة ملاحية نيلية تخدم النقل البحري .

وإذا ما كنا يصدد دراسة علاقتها بالبحرية التجارية ، وليس على مستوى النقل الداخلى ، فإن ذلك توفر بالفعل من خلال « شركة الانجرارية المصرية بالوابورات » فى عهد سعيد باشا والتي تطورت فى عهد اسماعيل باشا وامتلكتها البحرية التجارية (*) .

على أنه ما يهمنا من أمر هذه الشركة فيما يتعلق بالاصلاحات ، ما جاء فى الأمر الحديوى الخاص بإنشائها الصادر فى ١٩ محرم ١٢٧١هـ / ٩ أكتوبر ١٨٥٤ فى المادة الثانية ونصت على « احداث حياض كبيرة فى المطف وفى الاسكندرية بمصب المحمودية الموجود الآن ، وفى انشاء أرصفة ومخازن وجميع مايلزم من العمارات والأبنية لتمكين ادارة المصلحة » ، والمادة الثالثة « ملء المحمودية على الدوام بماء النيل بواسطة طلمبات نارية يحصل انشاؤها فى المطف ، بحيث يكون كافيا لسير المراكب ، ولجارى المياه بنهر اسكندرية وكذا (الرى) » (١٩٨) ، وتنصرف مهامها بالطبع الى نقل جميع المحصولات المصرية والواردات الأجنبية ، وقطر جميع المراكب على العموم ، بالاضافة الى مراكب الأهالى وبعض الأجانب .

وقد زاد من كفاءة الحركة الملاحية ، ما تم فى عهد سعيد باشا من تطهير ترعة المحمودية ، وحسبما أورده الدكتور أحمد الحته فان ذلك تم فى ٢٢ يوما ، بواسطة ١١٥٠٠٠ فلاح ، مع أن طولها ٨٠ كيلومترا (١٩٩) .

ومن المرجح أن تلك الأعمال ، رغم أهميتها للرى ، إلا أنها اتجهت لتيسير ملاحية السفن البخارية من وإلى الاسكندرية ، حيث آلت ملكية شركة الانجرارية للدائرة السنوية منذ رمضان ١٢٧٩ هـ (منتصف

(*) يطلق عليها البعض « الشركة المصرية للملاحة البخارية » وأحيانا « الشركة المصرية لقيادة السفن البخار على النيل والترع المصرية » ، وعموما فللفظ الانجرارية وارد من مفهوم جر الواپور البخارى لأعداد المراكب من خلاله .

(١٩٨) قوانين كومبانية الانجرارية المصرية بالوابورات ، اصدار دار الطباعة المصرية ، آخر شوال ١٢٧٢ هـ ، مطبوعة بدار الكتب القومية تحت رقم قوانين ١٩٣ ، ص : ٣ .
- فيليب جلال : قاموس الادارة والقضاء ، المجلد الخامس ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص - ص : ١٢٨ - ١٣٣ .

(١٩٩) د - أحمد أحمد الحته : مرجع سابق ، ص ٢٢٨ .

(١٨٥٨) (٢٠٠) ، ويرجع رأينا هذا تلبية احتياجات التجارة النشطة لميناء مصر الأول ، فضلا عن تحقيق أكبر قدر من الاستفادة من طاقة عمل الوابورات البخارية ، وذكر البعض الوازع من استخدامها « أن المراكب الشراعية التي تنقل الغلال والبضائع من داخلية البلاد الى الاسكندرية عن طريق النيل وترعة المحمودية كانت تتأخر في سيرها لمعاكسة الريح ، فكانت تقطع المسافة بين القاهرة والاسكندرية في خمسة عشر يوما في حين أن البواخر تقطعها في ست وثلاثين ساعة ٠٠ » (٢٠١) ، كما أن التطهير لم يتجه الى دلتا الوادي الزراعية ٠

وعلى أية حال ، فقد كان مفيدا القيام بعملية التطهير واستخدام الملاحة البخارية ، أو وجود هذه الوابورات في مصر النيلية ، وإن كان يؤخذ على عهد سعيد باشا ، أنه منح زيزينيا Zizinia اليوناني الأصل ، والحاصل على الجنسية الفرنسية ، « حق جباية رسوم مرور السفن عند الهويس المنشأ في الاسكندرية ، عند اتصال ترعة المحمودية بميناء هذا النهر ٠٠ ، وكان هذا الامتياز يدر على زيزينيا إيرادا سنويا يبلغ ثمانية آلاف جنيه ٠٠ ، ثم أدرك الباشا أن حق جباية الرسوم عمل من أعمال السيادة ولا يصح أن يتولاها أجانب ، فقرر سحب الامتياز واسترداد ملكية الهويس ٠٠ وحصل زيزينيا على تعويض بلغ ثلاثة ملايين من الفرنكات ، أو ما يقرب من مائة وعشرين ألف جنيه » (٢٠٢) ، هذا على الرغم من أن الحكومة كانت تقوم بتحصيل عوائد هذا الحوض قبل أن ينول الامتياز الى زيزينيا (٢٠٣) ٠

(٢٠٠) دار الوثائق القومية (ديوان مية سنية) : دفتر ١٨٨٩ صادر اوامر ، ص ٣٣ رقم ٦ بتاريخ ٩ رمضان ١٢٢٤ هـ أمر كريم الى ذيوان الوابورات والعمليات ، ص : ٣٣ ، - نفسه : رقم ٤٠ بتاريخ ٩ رمضان ١٢٧٤ أمر كريم الى مدير دوشة البحرين ، ص : ١٤٩ (٢٠١) د - أحمد أحمد الحجة : مرجع سابق ، ص : ٢٢٨ ، - جميل خاكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٢ ٠

(٢٠٢) د - عبد العزيز محمد الشناوي : قناة السويس ، ج ١ ، ص ص : ٤٧٣ ، ٤٧٤ ٠ تجدر الإشارة الى أن زيزينيا تم تعيينه قنصلا لبلجيكا وبمك منصبه كان يتمتع بنفوذ القنصل فضلا عن الجنسية الفرنسية وقد ألغى من عمله القنصل في التجارة ، ولذا سولت له نفسه أن يدعي أن محطته على نيلها قد وغده شلويا بأن يصفحه امتياز الاشراف على ديوان الروزية ، ولم يبلغ ذلك أو أحد من خلفائه أيضا ، وطالب بتعويض ودفع ليوث رفض طلبه قانونيا أثر تقدمه بطلب ذلك للحكومة الفرنسية ، إلا أنه أثار أن يسلك الطريق الدبلوماسي ، اللئى أسفر عن الاختيار السابق ، المرجع نفسه ، ص ص : ٤٧٣ - ٤٧٤ ٠ (٢٠٣) بلغت عوائد حوض لم المحمودية عن الفترة من رمضان ١٢٧٢ هـ - ٤ رجب ١٢٧٣ هـ ، ٤١٥ - كرسيا ، ١١١ قرشاً ، ٢٢ يارة - دار الوثائق القومية (ديوان مية سنية) : مخفظة ١٣ مية تركي ترجمة الوثيقة رقم ٨٣ بتاريخ ٨ رجب ١٢٧٣ هـ من محمد شاكر ناظر المحمودية والحوض الى كاتب سفرة خديوى ٠

ولعل هذا يوضح أنه رغم قيام الحكومة بإصلاحات للملاحة النيلية في عهد سعيد باشا ، إلا أنها لم تكن الثمار ، حيث قطعها الأجانب ، ولكن لما كانت تلك الإصلاحات ميرانا ، في صالح الملاحة ، كان السبيل في انتفاع الحكومة بها يتم من خلال ملكية أجهزة الملاحة ذاتها ، ولذا نجد اسماعيل باشا يتمتع بنظرة ثاقبة في هذا المضمار ، ففي عهده تم التوسع في الأدوات الملاحية المملوكة للانجارية ، وخاصة السفن التي تستخدم البخار ، وقد قُدر البعض أعدادها بنحو ٥٨ سفينة منها ٢٨ خاصة بمصالح الباثرة السنوية (٢٠٤) . وتجدر الإشارة إلى أن إصلاحات الملاحة الداخلية التي تمت في عهد اسماعيل ، من حيث شق الترع المائية ، كان يقف بعضها بأغراض الملاحة والري مما ، إذ أنه بالإضافة إلى ما كان قائما منها ، تبعا للظروف الموروثة قديما كنهر النيل ، وترعة بحر يوسف البائدة من شمال أسبوط إلى الفيوم ، وفرع دمياط ورشيد في الوجه البحري بالإضافة إلى ترعة المحمودية وبعض البحيرات الأخرى (٢٠٥) ، أوجد مشروعات أخرى ، وضمن ما تم منها حتى عام ١٨٧١ ميل (٢٠٦) :

الاسم	من	إلى	الطول بالكيلو متر	الاسم	من	إلى	الطول بالكيلو متر
ترعة الوادي الشرلاوية	القاهرة	السويس	٢٠٠	الباجودية	كفر محمد	البرلس	١٢٠
بحر موسى (موسى)	بنها	مصر	٢٠٠	البحر الصندي	دمشق	البرلس	٢٥
البحر الصغير بحر شين	التنزة	أبو الظفر	١٤٠	الضطاية	أبوشيبة	المنصورة	١١٠
	المنزة	المنزة	٨٠	الابراهيمية	اسبوط	المنيا	١٥٠
	دمياط	دمياط	١٧٠				

وبالإضافة إلى هذا ، حفل عهده بمشروعات لاتقل أهمية مثل ترعة البحيرة ، المنوفى ، والرياح الغربى ، وغيرها ، حتى قدر البعض اجمالى ما تم في الفترة من ١٨٦٣ - ١٨٧٢ بنحو ١١٢ ترعة (٢٠٧) . وقدر البعض الآخر ، اجمالى ما تم في عهده من شق وتطهير ملاحى بنحو ٨٤٠٠ ميل أى نحو ١٣٥٠٠ كيلو مترا ، بتكلفة تجاوز ١٣ مليون

(٢٠٤) اسماعيل سرحدك : حقائق الأحيار ، ج ٢ ، ص : ٥٧ ، - على مبارك : الخطط الجديدة ، ج ٧ مجلد ٢ ، ص : ٨٤ .

(٢٠٥) Hengy, E. : Op. Cit., Tome 1, p. 41.

(٢٠٦) مستخرج من : Ibid, op. cit., p. 40; — Tome 3, p-p, 77-79.

(٢٠٧) جورج جندي بك : جاك تاجر : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٨٠ ، ١٨١ .

— Georges, J. & Jacoues, T : op. cit., pp. 143-144.

جنبيه (٢٠٨) ، وكان ضمن تلك الأعمال ، قيامه بنسف الصخور التي كانت قائمة في عرض النهر جنوبي وادي حلفا (٢٠٩) ، وكذلك قيامه في مارس ١٨٧٥ ، بإصدار الأوامر لتطهير ترعة المحمودية بالكرات ، بعد أن لوحظ توقف ملاحه السفن بها لعدة أيام لضخالة مياهها ، وقد استغرقت عملية التطهير نحو الشهر (٢١٠) .

أما عن علاقة تلك الإصلاحات بالملاحة والتجارة البحرية ، فتبدو من خلال عدة عناصر ، أولها أن تلك المشروعات تقوم بربط الموانيء بداخل البلاد ، أو ما يمر عنه جغرافيا بالطهير ، ففي الوقت الذي شقت فيه الترع كانت مصر تشهد نزائلا في عناصر التجارة ذات الصلة بالداخل ، والتي تلزمها أدوات نقل داخلية ، وهذا يفسر اتجاه أكثر تلك المشروعات الى ساحل المتوسط ، حيث تخترق الوجه البحري الى موانيء دمياط ، رشيد ، بورس ، الاسكندرية ، وأهمهم هذا الميناء الأخير التي وصلته أهم القنوات الملاحية « المحمودية » ، كما أحيت ترعة الوادي (الاسماعيلية) الملاحة النيلية الى منطقة القناة ، حيث يسرت نقل منتجات مصر الوسطى والعليا ، والفحم بين بولاق والاسماعيلية (٢١١) ، حيث كانت كما يذكر البعض توائم ملاحه السفن حمولة ٢٥٠ طنا (٢١٢) ، ولدى البعض الآخر التي تبلغ حمولاتها ٤٠٠ طن (٢١٣) ، وقد كفلت هذه المشروعات وربط الموانيء بداخل البلاد عبر النقل المائي ، وقد زاد من قيمة هذا الربط طول توغلها ، فقد وصلت الملاحة النيلية الى السودان عبر الوجه القبلي ، فضلا عن ترعة الابراهيمية التي أنجز قسمها الأول من أسسوط الى مفاغة (بالنياس) سنة ١٨٧٠ تحت إشراف بهجت باشا ، ثم أنجز القسم الثاني ١٨٧٢ تحت إشراف اسماعيل باشا محمد مفتش عام الوجه القبلي وبلغ اجمالى طولها ٢٦٨ كيلومترا (٢١٤) .

ثانيا : واكب الإصلاحات الملاحية وزيادة السفن النيلية ، زيادة اهتمام الحكومة بالملاحة النيلية ، حتى تؤدي أعمال النقل الداخلى بصورة أفضل ، من حيث اعداد وتجهيز ورش تصنيعها وصيانتها في ترسانة

(٢٠٨) السيد فهمي بك : طرق الواصلات « بحث » اسماعيل بنحاسية مرور ٥٠ عاما على وفاته ، ص : ١٥٧ .

(٢٠٩) للرجع نفسه ، ص : ١٥٨ ، د . أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص : ٢٢٩ .

(٢١٠) الوقائع المصرية : المجلد ٥٦٦ بتاريخ ٢٩ محرم ١٢٩٢ هـ / مارس ١٨٧٥ .
(١١١) Mc Coan : Op. cit., pp. 244, 245.

(٢١٢) د . محمد كامل أمين ملش : الملاحة الداخلية في التشريع .. ، ص : ١٩ .

(٢١٣) السيد فهمي بك : مرجع سابق ، ص : ١٥٧ .

(٢١٤) د . محمد صبرى : تاريخ مصر الحديث من محمد على الى اليوم ، هامش (١) ،

ص : ١٢٧ .

يولاق ، وكذلك تخصيص مخازن خاصة بها (٢١٥) ، بالإضافة الى وجود محطات الخدمة الخاصة بسفن الانجرارية فى كل من القاهرة (المحروسة) الاسكندرية ، القناطر الخيرية ، فم المحمودية كفر الزيات ، المنصورة ، زفتى ، ميت غمر ، بنها ، الزقازيق « (٢١٦) ، ومحطات الصعيد التى امتدت فى مديرياته لتصل ناحيتى قنا واسنا فى ٤ صفر ١٢٨١ هـ . (أغسطس ١٨٦٤) ، وكانت تعليمات الحكومة تقضى بتقديم مساعدات الميرى فى سائر المديرات (٢١٧) ، كما أوجلت آلات تطهير ، وفوانيس لإضاءة الشطوط ، حسبما تشير « الجوانب فى مايو ١٨١٧ » الى أن الحكومة اشترت من شركة الخليج تسع آلات لتنظيف مجارى المياه ، وأرسلتها الى جهة الصعيد لتسهيل مرور السفن ، وهى فى غاية الاقنار ، وأرسلت أيضا عشرين فانوسا كبيرا لوضعها فى الشطوط « (٢١٨) .

وعلى أية حال ، فلم تكن فائدة تلك الاصلاحات الملاحية قاصرة على الملاحة والرى ، بل كانت مصدرا لايادات الحكومة من خلال ما تم انشاؤه من كبار وأهوسة كانت تجبى عوائد لعبورها (٢١٩) ، وقد يبلغ المطلوب دفعة من الانجرارية مثلا عن عام ١٢٨٦ هـ / ١٨٦٩ ما يلى (٢٢٠) :

(٢١٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : محطة قرارات مجلس الادارة دون رقم ، وثيقة ٣٦١٢٤ بتاريخ ١٢ ربيع آخر ١٢٨١ هـ (١٨٦٤) قرار مجلس قومانية عزيزية مصرية .

(٢١٦) : محطة تراجيم دقاقر (١٨٦٥ - ١٨٦٧) ، كشف بيان الانجرارية بتاريخ ٩ ربيع الثانى ١٢٨٢ هـ (١٨٦٥) ج .

(٢١٧) : - المحطة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٩٣ بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (١٨٦٤) قرار جمعية مؤسسين القومانية المزيرية المصرية ، لم امتدت عام ١٨٦٩ الى ادفو ، كوم امبو ، جبل السلسلة ، اسوان .

- المصدر نفسه : محطة وايورات عزيزية (دون رقم) ، ملف عام متفرقات ، خطوط سير الانجرارية صادرة عن ادارة المزيرية أغسطس ١٨٦٩ .

(٢١٨) الجوانب : العدد ٥٢٦ الأربعماء ٥ ربيع أول ١٢٨٨ هـ/ ٢٤ مايو ١٨٧١ .

(٢١٩) جاءت مثلا عوائد مرور قنطرة المحمودية ثلاثون ونصف لفة على كل أردب من حمولة سفينة مشحون أكثر من نصفها ، وخمسة عشر لفة عليه من حمولة سفينة مشحون نصفها فقط ، وعشرة اذا كانت غير مشحونة ، وتضاعف الرسوم اذا لم تمر السفينة الا بواسطة دفع ماكينة للمياه : الوقائع المصرية : العدد ٦٥٨ الخميس ٢٤ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ / ١٨ مايو ١٨٧١ .

(٢٢٠) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : محطة نظمات القومانية المزيرية ، ملف حسابات القومانية ، كشف عن المطلوب من الانجرارية لغاية برصحت ٨٦ بتاريخ محرم ١٢٨٧ هـ (أبريل ١٨٧٠) .

٣٩	٧٨٨٥٧٨	عوايد مرور في هاويسات بنها وكفر الزيات	قش
—	٣٨٨٧٩٥	عوايد مرور في القناطر الخيرية من هاويسين بحرى الشرق والغرب	—
٢٠	٤٨٦٢	عوايد مرور من هاويس المالح بالاسكندرية	—
—	٩٣١٦٢	ديوان وادارة عوايد بلدية	—

وقد مثلت تلك العوائد اجمالا مصدرا للإيرادات ، وخاصة حين تفاقمت الأزمة المالية ، ولذا صدر الأمر العالى بجمع الديون المصرية وجعلها ديناً واحداً ، متضمناً أنها ضمن الإيرادات المخصصة للدين العمومى ، وقد بلغت حسيماً جاء بالأمر ذاته (ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ / مايو ١٨٧٦) « ٣٠٠٠ ليرة استرلينية قية رسوم الهويسات وسير المراكب فى النيل لغاية وادى حلفا ، ١٥٠٠٠ ليرة استرلينية رسوم كوبرى قصر النيل » (٢٢١) ، فضلا عن عوائد معديات العبور .

أى أن الإصلاحات الملاحية النيلية كانت ذات فوائد مجتمعة ، غير أن أداء السفن النيلية تبدو أهميته فى دعم البحرية التجارية ، من خلال كثافة ما تنقله للموانئ قياساً بطرق وأدوات النقل الأخرى (٢٢٢) ، فهى مقارنة بالنقل البرى الذى يستخدم دواب الحمل ، تفوقه سرعة وحمولة ، قياساً بوحدة النقل الواحدة ، وأما بالنسبة للسكك الحديدية ، فهى أبطأ ، ولكن هناك حقائق تبطل باقتصاديات التشغيل ، تزيد من قيمتها عن السكك الحديدية ، فى نقل الحمولة الواحدة ، مضمونها ما يسوقه الدكتور عبد العزيز مهنا عن « قلة كلفة الفراغ اللازم للحمولة فى النقل المائى بالنسبة للسكك الحديدية ، إذ من المقرر الثابت أن وزن الفراغ فى عربة السكك الحديدية يتراوح ما بين نصف وثلاثة أرباع حمولتها ، بمعنى أن العربة التى وزنها فارغة نصف طن أو أكثر بقليل ، تكون حمولتها طناً ، أو أزيد بقليل ، فى حين أن الصندل أو القارب أو السفينة تحمل خمسة أو ستة أمثال وزنها فارغة ، ويترتب على ذلك أن نسبة ماتحملة قاطرة السكة الحديدية من الحمولة بدون مقابل أكثر من نسبة ما يحمله محرك السفينة البخارية ، وينتج عن ذلك .. حمولة أرخص فى حالة النقل المائى » (٢٢٣) ، وهو ما أثبتته ويلز Lionel B. Wells أحد مديري الملاحة فى إنجلترا بالإحصاء ، أن القطار حمولة مائتى طن ، بمقدور

(٢٢١) الوقائع المصرية : المصد ٦٥٧ الثلاثاء ١٥ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ / مايو ١٨٧٦ .
(٢٢٢) د . حسين خلاف : التجديد فى الاقتصاد المصرى الحديث ، دار إحياء الكتب العربية ، القاهرة ط ١ / ١٩٦٢ ، ص : ٢٧٩ .
(٢٢٣) د . عبد العزيز مهنا : مرجع سابق ، ص : ٢٥٥ .

السفينة التى بها قوة محرك القطار ذاته سحب ثلاثة أمثاله أى ثلاثة
مراكب كل منها يحمل مائتى طن ، وإذا توافرت الظروف الملاحية الملائمة ،
فانه بمقدور المحرك البخارى أن يسحب فى الماء خمسة أمثال مايكثه على
الأرض (٢٢٤) ، وهو ما عرج اليه الطوبجى تأسيسا على قوة رفع الماء
التى يخف بها وزن السفينة فيسهل جرها ، فذكر أن قوة حصان واحد
تكفى لأن تسحب بسرعة قلدها ثلاثة أقدام فى الثانية الواحدة ، حملا
زنه ٣٠٠٠ رطل على الطرق ، ٣٠٠٠ رطل على السكك الحديدية ،
٢٠٠٠ رطل على الماء (٢٢٥) ، أى انها تفى بالحمولات الأكثر ،
وتأسيسا على أنه أيضا كلما زادت الحمولة قلت التكاليف .

وكان يزيد من قيمة وصل الملاحة النيلية للبحرية بالبضائع ، تلك
الفيضانات المدمرة التى كانت تتعرض لها مصر مثلما حدث ١٨٦٣ ، الذى
حطم الجسور بين القاهرة والدلتا وانقطعت السكك الحديدية مع
الاسكندرية لمدة أشهر (٢٢٦) وفيضانات عامى ١٨٧٤ ، ١٨٧٨ (٢٢٧) ،
كذلك عدم اتصال السكك الحديدية فى بعض المواقع ولذا كانت تستخدم
المعديات البخارية (٢٢٨) .

(٢٢٤) كانت طريقته فى الأبحاث قائمة على قياس القوة بالنفقات فالقطار ٢٠٠ طن تكلفه
٣٦٦٠ ج.د ، والسفينة البخارية بنفس الحمولة تكلفه ١٦٠٠ ، للمحرك نفسه فى الماء
بمقدوره سحب ثلاثة قوارب كل منها ٢٠٠ طن ، فتكون نفقات السفينة والقوارب ٤٦٠٠ ج.د
فى حين أن هذه الحمولة يلزمها قاطرة تبلغ تكاليفها خمسة عشر ألف جنيه .
- نفس المرجع والصفحة .

(٢٢٥) أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى فى مصر (١٩٦٦) ، ص : ٧١ .

(٢٢٦) داليفيس لالند : مرجع سابق ، ص ص : ١٣٤ ، ١٣٥ .

- مجلة سكك حديد الحكومة المصرية : العدد التاسع ، السنة الخامسة ، سبتمبر

١٩٣٦ ، ص ص : ١٠ ، ١١ .

(٢٢٧) - أمين سامى : مرجع سابق ، للجلد الثالث من الجزء الثالث ، ص ص :

١١٨٤ ، ١١٨٥ .

- محمد كامل نبيه باشا : للشتات الهندسية العامة ، بحث « اسماعيل بنامية مرور

حسين باشا على وفاته » ص ص : ١٦٣ ، ١٦٤ .

(٢٢٨) مثلا فى جهة امبابية ١٨٧١ بين البر الغربى والشرقى ، وقد انقلبت اليها المعدية

البخارية التى كانت مستخدمة من قبل فى وصل السكك الحديدية بين كفر العيش

وكفر الزيات ، بعد انشاء كوبرى بيتهم .

- أمين سامى : المرجع السابق ، للجلد الثانى من الجزء الثالث ، ص : ٨١٠ .

- دار الوثائق القومية : محاللات الأبحاث : مخططة ١١. الوقائع المصرية المجلد (٤٠٢)

الخميس ١٦ محرم ١٢٨٨ / ٦ ابريل ١٨٧١ .

- مجلة سكك حديد الحكومة المصرية : العدد الثالث السنة الأولى مارس ١٩٣٧ .

ومع ذلك واجهت الملاحة النيلية عقبات ، بوسع السكك الحديدية التغلب عليها ، في مقدمتها السرعة والانتظام ، إذ أن السكك الحديدية أسرع ، في الوقت الذي يهدد حركة سير السفن النيلية ويعطلها انخفاض منسوب المياه (٢٢٩) ، ولذا يات الاتجاه الى انشاء السكك الحديدية ، ميلورا في أحد جوانبه الهامة حركة دعم طرق اتصال الموانئ بالمنجم ، التي تخدم بطبيعة الحال البحرية التجارية .

٢ - السكك الحديدية :

سبق تناول ظروف انشاء السكك الحديدية في عهد عباس الاول ، وكيف جاءت خدمة البحرية التجارية الأجنبية (الانجليزية) من أهم دوافعها ، وإن كانت اتجهت في الخطوات التنفيذية فيما بعد ، لخدمة المجتمع المصري ، حيث جاءت فائدتها الحقيقية للملاحة أنها تصل الموانئ بالظهير ، وامتدادا لميزاتها هذه علاوة على ما تسهم به في حركة وعمران المجتمع الداخلي ، ورث سعيد باشا هذا المشروع الهام عن سلفه (٢٣٠) ، وامتد اتساع الميراث ليشمل عهد اسماعيل باشا بأكمله ، وعموما للوقوف على ماكان من أهميتها في ربط الموانئ بالداخل ، أو بعضها البعض ، نورد المستخرج الاحصائي لأهم الخطوط كما على (٢٣١) :

- (٢٢٩) د. عبد الحكيم الرفاعي : مرجع سابق ، ص : ٩١٢ ، ٩١٣ .
- د. عبد العزيز مهنا : مرجع سابق ، ص : ٢٥٢ ، ٢٥٣ .
- الوقائع المصرية : العدد : ٥٩٦ الأحد ٢٩ محرم ١٢٩٢ هـ / ٧ مارس ١٨٧٥ .
- (٢٣٠) جاء الوقت المثاني مشجعا على هذا المشروع عكس القناة ، بسبب التأثيرات الانجليزية ، وفي ضوء ذلك كتب رشيد باشا الى سعيد باشا في ١٠ فبراير ١٨٥٥ مشيدا بالمنافع والمزايا التجارية والسياحية التي تعود من وراءه « وأن الدولة العثمانية تفتبرها من المشروعات التي ترشده في تحقيقها » - د. عبد العزيز الفناوي : قناة السويس ، ج ١ ، ص : ٩٩ .

(٢٣١) مستخرج بمعرفة الباحث عن :

- د. أحمد أحمد الحنة : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٣٢ - ٢٣٤ ، - فيديريكو بولابك : مرجع سابق ، ص : ١٠٣ ، ١٠٤ .
- أ.ف. دي كوسون : نبذة في تاريخ السكك الحديدية المصرية ، تريب محمد فهمي ، مجلة السكك الحديد الحكومية المصرية ، العدد الثالث السنة الأولى ، مارس ١٩٣٢ . ص - ص : ١٩ - ٢٢ .
- مصطفى بك أمين : تطورات السكك الحديدية بالقطر للصرى وتطورات قطبائها « المجلة نفسها » العدد الماشر السنة الأولى ، أكتوبر ١٩٣٢ ، ص - ص : ٤ - ٩ .
- د. محمد محمود خليل : ربط الاسكندرية بدخل الجمهورية بالطرق الملاحية « بحث ضمن » مجموعة المحاضرات العامة ١٩٦٥/٦٤ ، جامعة الاسكندرية ١٩٦٥ ، ص - ص : ٤١٨ - ٤٢٢ .

Regny, E. : ob. cit., — Tome 1, p. 39. — Tome 2, pp. 53, 54.
— Tome 3, p : 76.

ملاحظات	القطر العديدي		السنة	ملاحظات	القطر العديدي		السنة
	الى	من			الى	من	
٦٥/٦٤ تم الزواج - القاهرة - الاستكبرية ١٨٦٥ الزواج عسقا - بنها ١٨٦٦ الزواج بنها قليوب	عسقا	عسقا	١٨٦٣	تمت عسقا الاستكبرية ١٨٥٣	منهور	الزاري	١٨٥٤
	عسقا	عسقا	١٨٦٣		عسقا	عسقا	١٨٥٤
	عسقا	عسقا	١٨٦٣		عسقا	عسقا	١٨٥٥
	عسقا	عسقا	١٨٦٣		عسقا	عسقا	١٨٥٦
	عسقا	عسقا	١٨٦٥		قليوب	قليوب	١٨٥٦
	عسقا	عسقا	١٨٦٦	تم الزواجه عام ١٨٦١	القاهرة	قليوب	١٨٥٦
	عسقا	عسقا	١٨٦٦		عسقا	عسقا	١٨٥٧
	عسقا	عسقا	١٨٦٧		عسقا	عسقا	١٨٥٨
	عسقا	عسقا	١٨٦٧		عسقا	عسقا	١٨٥٩
	عسقا	عسقا	١٨٦٨	تم الزواجه عام ١٨٧٠	عسقا	عسقا	١٨٦٠
	عسقا	عسقا	١٨٦٨		عسقا	عسقا	١٨٦١
	عسقا	عسقا	١٨٦٨		عسقا	عسقا	١٨٦٢

ملاحظات	الخط الحديدي		السنة	الخط الحديدي		السنة
	إلى	من		إلى	من	
	أبي قريه	سيدى جابر	١٨٧٣	الصالحية	أبي كريب	١٨٦٩
	رشيد	أبي قريه	١٨٧٦	ملوى إيتاق البارود	الكنيا باشتيل	١٨٧٠ ١٨٧٢
				اسيوط	ملوى	١٨٧٤
				بحر الشيخ	قلين	١٨٧٥
				للرح القيل سنة ١٨٧٥		
				من اسيوط		
				بالقلاويق		
				اسماعيليه - السويس مرورا		
				وإذواج القاهرة		
				عك الصعيد إلى اسيوط		
				عك الصعيد لينا وأيضا إذواج		
				١٨٧٠ وصوله فرعية من عك		
				لحمواص القاهرة		
				١٨٧٠ وصلات فرعية		

ومن هذا الإحصاء يتضح أن الموانئ البحرية الاسكندرية ، دمياط ، رشيد ، بورس ، على ساحل البحر المتوسط ، قد وصلت الخطوط الحديدية ، التي تربطها بمنطقة الدلتا والقاهرة ، وذات الطريق يتصل بصعيد مصر ، ونفس الشيء بالنسبة للسويس ، وإن كان اتصاله المباشر ، يجرى بالاسماعيلية فالرقازيق ثم القاهرة ، حيث تجتمع عند أخيرتهم محطات السكك التي تصله بالدلتا والصعيد ، وإن كان قد بقي ميناء بور سعيد دون اتصال حديدي (٢٣٢) ، وبوجود السكك الحديدية ، أصبح التغلب على مشكلة انحسار المياه التي تعوق الملاحة ، مطلباً متاحاً ، ومن خلالها توفر عامل السرعة في نقل الركاب ، أو البضاعة سريعة التلف ، والبريد ، وأصبحت تشكل مع الملاحة النيلية عنصرى التكامل ، الذى يخدم حركة الموانئ ، ويعود بالفائدة على البحرية التجارية ، مع ملاحظة أنه بافتتاح قناة السويس ، تراجع دور كليهما وذلك بالنسبة للخطوط التي تربط بين الموانئ على الساحلين ، حيث حلت القناة محلها ، فى الربط الملاحي المباشر ، وفى هذا المجال يذكر الدكتور أحمد الحتة ، « بلغت الأرباح من الخط الحديدي فى الطريق البرى قبل فتح القناة ٧٥٠.٠٠٠ جنيه مصرى فى السنة ، أما بعد فتح القناة ، فإن الخط من القاهرة الى السويس عن طريق الصحراء ألغى فى سنة ١٨٦٩ ، بعد انقضاء خط القاهرة - الاسماعيلية - السويس ، كما أن دخل الخط من القاهرة الى الاسكندرية نقص كثيراً » (٢٣٣) ، وبذلك اقتصر دور كليهما على ما يؤديه داخل مصر ، أو ما يصله مباشرة بين الداخل وأيا من الموانئ ، ومع ذلك بقيا معا ميراثا يوفر الاتصال بين الموانئ والظهر ، إزاء حركة البحرية التجارية .

٣ - التلغراف :

تبدو أهمية الخطوط اللاسلكية للبحرية التجارية ، من كونها تقوم بتحقيق الاتصالات البرقية بين الموانئ للوقوف على حركة التبادل الخازجى اللازمة للسفن بها ، فضلاً عن ذلك إمكانية ترتيب الأمور الادارية عن طريقها بين التوكيلات الملاحية المختلفة التي تتبع السفن التجارية ، ولذا تقتصر الإشارة الى ما يتصل بهذا الجانب .

(٢٣٢) وجد مشروع لتوصيل بورسعيد - دمياط - المريش ، ولكن بعد اجراء تركيباته عام ٧٤ ، ١٨٧٥ قبح فى مهده ، وقيل بسبب التكاليف ، أو حيث توجد القناة ومصوبة عبور الخط الى المريش ، وهو الذى كان مستهدفا وصوله للشام وقيل لعدم وجود مصادر مياه ، ولم يتم حلها بالسكك الحديدية قبل ١٨٩٣ .

٥ - زين العابدين شمس الدين : مرجع سابق ، ص : ١٣٤ - ١٣٦ .

(٢٣٣) د - أحمد أحمد الحتة : مرجع سابق ، ص : ٢٣٤ .

وقد أدخل في مصر « نظام الرسائل البرقية بالاشعارات في عهد محمد علي ، اذ بنى في سنة ١٨٢٠ خطا مكونا من ١٩ برجاً من رأس التين بالاسكندرية الى القلعة بالقاهرة . . فكانت الرسائل ترسل بالاشعارات من برج الى آخر (الطريقة القديمة) ، فتصل من الاسكندرية الى القاهرة في ٣٥ دقيقة ، وكان هذا التلغراف مخصصا للوالى ، وفي سنة ١٨٤٠ بنى خطا آخر مكونا من ١٦ برجاً من القاهرة الى السويس . . لارسال الرسائل عن حركة السفن والمسافرين » (٢٣٤) .

وفى عهد سعيد باشا أدخل التلغراف الكهربائى (الطريقة الحديثة) ، وقد افتتح أول خط برقى حسب تلك الطريقة بين عامى ١٨٥٥/٥٤ من القاهرة الى الاسكندرية ، ثم من القاهرة الى السويس رأسا ، ثم دمهور - رشيد ، وقد بلغ طول الخطوط ٥٣٧ كيلومترا (٢٣٥) ، وقد قامت بهذه العملية احدى الشركات الانجليزية التى تعاقدت معها الحكومة .

هذا على الصعيد الداخلى ، أما على صعيد ربط الموانئ المصرية بالخارجية ، وهى اكبر أهمية نظرا لتجوال السفن فى البحار ، فانه « فى سنة ١٨٥٦ تم اتصال انجلترا وأوربا بمصر عن طريق مد كابل (سلك) بحرى الى الاسكندرية على يد شركة التلغراف الشرقية » (٢٣٦) Eastern Telegraph Comp .

ولما كان قد وجد لدى الشركة ذاتها مشروع لمد كابل بحرى بين السويس وبومباي ، وقام مندوبها جسيبون Gisborne بالتفاوض مع الحكومة المصرية لمنح الشركة امتيازاً مدته خمسون عاما لمد خطوط أرضية عبر مصر تربط بين كابل الاسكندرية والسويس ، وامتنعت الحكومة ، الا أنه بنشوب ثورة الهند ١٨٥٧ ، وحاجة انجلترا لسرعة الاتصال بها ، ان قامت بمد خط بحرى من السويس الى عدن عن طريق القصير وسواكن ومصوع بين عامى ١٨٥٩ ، ١٨٦٠ ، وعدن وبومباي ١٨٦٢ (٢٣٧) .

وعلى الرغم من أن بريطانيا كانت خلف هذا الاتصال الخارجى لدوافع سياسية ، فانه كان يمكن للسفن التجارية الاستفادة من تلك الخطوط .

(٢٣٤) المرجع نفسه ، ص : ٢٦٢ ، ٢٦٣ .

(٢٣٥) د - أحمد أحمد الحث : مرجع سابق ، ص : ٢٦٣ ، د - أمين مصطفى عيسى :

مرجع سابق ، ص : ١٤٧ .

— جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ٨٢ .

(٢٣٦) نفس المرجع والصفحة .

(٢٣٧) نفس المرجع والصفحة .

أما في عهد اسماعيل باشا فقد ازدادت الخطوط التلغرافية وقدرها البعض بأكثر من ٥٢٠٠ كيلومتر في مصر ، ونحو ٢١١٠ كيلومتر في السودان (٢٣٨) ، والبعض الآخر بنحو ٥٥٠٠ ميل اجمالا استهلكت ١٠٥٠٠ ميل سلك (٢٣٩) ، هذا علاوة على ما تم لحساب شركة تلغراف البحر المتوسط الانجليزية Anglo-Mediterranean Telegraph Comp. وشركة قناة السويس والتزامها بالرمل (٢٤٠) ، وقد جاءت ترك الخطوط ذات أثر هام سواء في ربط الموانئ بداخل البلاد ، أو بعضها البعض في الاطار المحلي أو الخارجى ، وقد جاءت تفاصيلها في هذا المضممار حتى عام ١٨٧٢ في ٧٣ مكتبا ، قدر لخطوطها نحو ٧٢٨٥ كيلومترا تحوى ١٤٨٦٣ كيلومترا من السلك التلغرافي تقريبا (*) .

ولما كانت مصر تعنى بأمور ربط سواحلها بداخل البلاد ، ثم لاهتمامها بأمور السودان ، من ثم جاء انشاؤها تلك الخطوط في هذه الجهات (٢٤١) ، في الوقت الذى اهتمت الدول الأجنبية بشئونها في مصر والمناطق الخارجية المارة عن طريقها بحريا ، ولذا جاء اهتمامها بانشاء تلك الخطوط وقاء بهذه الأغراض ، وهو مانجده فضلا عن اهتمام بريطانيا وفرنسا ، لدى إيطاليا التى عقدت اتفاقا مع شركة البحر المتوسط الانجليزية عام ١٨٧١ له خط بحرى بين مصر وبرنديزى ، أحالته في مارس ١٨٧٣ الى شركة التلغراف الشرقية استمجالا لانشائه (٢٤٢) ، ومن ثم أوضحت هذه الأمور والاهتمامات الدولية المكثفة بأمور الاتصالات، أهمية هذه الانشاءات للملاحة البحرية حول الموقع الجغرافى المصرى ، فهى تصل الدول وبعضها البعض من جانب ، وتقدم خدمات الاتصال للسفن في مختلف الموانئ من جانب آخر ، وعلى هذا الأساس بدت خطوط الاتصال حلقة هامة ضمن الظروف المهيئة لقيام نشاط بحرى مصرى .

(٢٣٨) د. أحمد أحمد الحجة : مرجع سابق ، ص : ٢٦٣ ، ٢٦٤ .

(٢٣٩) السيد فهمى بك : طرق المواصلات بحث « اسماعيل بنقاسية مرور خمسين

عاما على وقاته » ، ص : ١٥٩ .

Regev, E. : Op. cit., Tome 3, p. 74.

(٢٤٠)

(*) للوقوف على تفاصيلها يمكن الرجوع الى الرسالة الأصلية في كلية بنات

عين شمس - قسم التاريخ ١٩٩١ ، للباحث وينفس عنوان هذا الكتاب ، ص : ١٥٩ .

(٢٤١) بدى في إقامة أول عمود تلغرافى في سواكن الأحد ٢ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ /

٢٠ مارس ١٨٦٥ .

— سميد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص : ١٠٣ ، ١٠٤ .

— د. شوقي الجمل : سياسة مصر .. ، ص : ٨٤ .

(٢٤٢) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مخططة ٣ الوقائع لمصرية ، ملف

التلغراف ، مستخرج من الوقائع لمصرية العدد ٥٠١ بتاريخ الغلاء ٤ صفر ١٢٩٠ هـ /

أول أبريل ١٨٧٢ .

ونخلص من هذا العنصر مع مختلف العناصر السابقة له الى عدة حقائق ساعدت أو دعت لقيام بحرية تجارية مصرية ، ففي مقدمة الدوافع ظروف التبادل الدولي التي شهدت تطورا ملحوظا في التجارة البحرية من حيث نقل البضائع والركاب والبريد وغيرها والتي جاء على أثرها تطور حركة الملاحة الدولية ، ثم الظروف السياسية من حيث اتصال مصر السياسي بالدولة صاحبة السيادة (العثمانية) أو الدول الأجنبية من جانب ، ثم بينها وبين الملحقات المصرية من جانب آخر ، بالإضافة الى مشاركة مصر في المعارك الحربية وما كانت تدعو اليه الحاجة في معاونه السفن التجارية للأسطول الحربي من حيث النقل والتموين .

كذلك برز من بين الدوافع الهامة تطور الإصلاحات الملاحية ، حيث الانفاقات المتزايدة التي أنفقتها الحكومة المصرية في إصلاحات الموانئ وانشاء أحواض السفن وتطوير الترسانة والمدسة البحرية ، بالإضافة الى انشاء الفئارات وعلامات الارشاد وكذلك افتتاح قناة السويس ، حيث أبرزت هذه الإصلاحات مواعمة الموقع الجغرافي للسفن البخارية المتطورة ، وبالتالي استقطبت المزيد من السفن الأجنبية ، ومن ثم كانت ضرورة وجود بحرية تجارية مصرية تقى بفرضين أساسيين في هذا المجال ، أولهما : بلورة نشاط مصرى في مواجهة تزايد السفن الأجنبية ، ثانيهما : محاولة افادة هذا النشاط المصرى من انفاقات الحكومة في مجال الإصلاحات الملاحية .

وعامة فقد كانت غالبية هذه الدوافع تحمل بين طياتها ظروفًا تساعد على قيام بحرية تجارية مصرية وكان في مقدمة هذه الظروف وجود شخصية للحاكم المتفهم لأهمية وجودها ، سواء كان ذلك مع سعيد باشا ، أو إسماعيل باشا ، حيث كانت تنشئة أولهما بالقصة التاثير في توجهه الملاحي ، وكانت طموحات ثانيهما وتطلعاته للتحديث والتواصل مع معطيات الحضارة الغربية أشد أثرا ، وكان بينهما قاسم مشترك تمثل في استقرار حرية التجارة ، التي كان من شأنها ايجاد قاعدة تجارية لديها حرية الحركة والقدرة على المشاركة في الأنشطة الاقتصادية في المحيط الخارجى ، وان كان الأجانب قد استاثروا بفالبيتها ، الا أن هذه الحركات ساعدت على رواج النقل الدولي .

بالإضافة الى ذلك العامل وجدت فترات رواج اقتصادى منها ازدهار تجارة القطن ابان الحرب الأهلية الأمريكية ، وهذه كان من شأنها ايجاد فرض أكبر للنقل البحرى ، وذات الفى تم بعد افتتاح قناة السويس والإصلاحات الملاحية التي قصرت من مسافات الرحلات البحرية ، وأوجبت

مجالا رحبا لنشاط السفن المصرية نتيجة اتصال البحرين مع المحيط الخارجى .

أما إذا انتقلنا الى الجوانب الأخرى ، تبرز أهمية الظروف السياسية ، حيث لم توجد قيود تحد من انشاء أو شراء السفن التجارية ، بالإضافة الى اتساع رقعة الأملاك العثمانية التى وجدت بها موانئ عديدة يمكن للسفن المصرية الانتقال فيما بينها فى يسر وسهولة ، خاصة وأنها تتبع راية الدولة صاحبة السيادة ، كذلك وجود ملحقات مصرية فى الساحل الأفريقى ، وهذه الملحقات على الرغم من أنها كانت خارج الموضع الجغرافى المصرى ، إلا أنها بدت فى ظل تبعيتها للإدارة المصرية ، أنسبه بالموانئ الموجودة داخل الموقع الجغرافى من حيث خدماتها التى يمكن تأديتها للسفن المصرية ، أى أن السفن المصرية فى هذه الحالة تزاوّل نشاطها فى تلك الموانئ البعيدة ، كما لو كانت فى موانئها .

أما على صعيد الموقع الجغرافى أو المجتمع المصرى ، فإن الحركة المتطورة لامكانات الموانئ سواء من حيث تطور مفاصلها فى التبادل البحرى ، أو من حيث ربطها بالمجتمع فى الداخل عن طريق السكك الحديدية أو الملاحة النهرية ، فقد أوجد هذا التطور أرضية ملائمة لقيام نشاط مصرى بحرى يلبي احتياجاته وفق هذه الظروف المتطورة .

يضاف الى جميع هذه الأمور ، أصحاب الخبرات الملاحية والمبعوثون وتلاميذ المدرسة البحرية ، الذين وجدت من بينهم عناصر قادرة على إدارة أمور السفن ، ومن ثم يمكن القول بأن الفترة من ١٨٥٤ - ١٨٧٩ ، وجدت ابانها الدوافع والظروف التى أملت ضرورة وجود بحرية تجارية مصرية ، وبدا وجود هذا النوع من النشاط يعنى الاستجابة لتلك الدوافع والاستفادة من الظروف المتاحة فى نفس الوقت .

١ الفصل الثاني

قيام البحرية التجارية المصرية

أولا : في عهد محمد سعيد باشا ١٨٥٤ - ١٨٦٣ :

المرحلة الأولى : ارحاصات قيام بحرية تجارية مصرية « شركة
وابورات البحر الأحمر » .

المرحلة الثانية : الشركة المجيدية ١٨٥٧ - ١٨٦١ .

المرحلة الثالثة : مصلحة الواپورات الميرية ١٨٦١ - ١٨٦٣ .

ثانيا : في عهد اسماعيل باشا ١٨٦٣ - ١٨٧٩ :

المرحلة الأولى : الشركة المصرية في سسماحة السفن البخارية
١٨٦٤/٦٣ .

المرحلة الثانية : الشركة العزيزية المصرية ١٨٦٤ - ١٨٧٠ .

المرحلة الثالثة : مصلحة وابورات البوستة الخديوية ١٨٧٠ .

دأبت غالبية المراجع في تناولها لتاريخ البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤ - ١٨٧٩ ، على ربط بداياتها في عهد محمد سعيد باشا بالشركة المجيدية عام ١٨٥٧ (١) ، وهذا يعني خلو السنوات السابقة من هذا النشاط ، وقد يصفون عليها صفة الاستمرارية حتى وفاته ، أو يتم التخطئ الزمني بينها وبين شركات أخرى شهدت مصر في فترات مختلفة (٢) ، فيرد توقفت قيام كل منها مجانياً للحقيقة ، وربما يعود ذلك إلى غيبة الوثائق التي لم يتم العثور عليها إلا حديثاً (٣) ، وربما كان مبعث التأخر النسبي للمدرسة التاريخية في معالجة هذا الموضوع .

وعلى كل ، فقد ثبت في ضوء ما جادت به الوثائق ويتناوله هذا البحث ، أن مصر منذ بدايات عهد سعيد باشا شهدت ارماسات لقيام هذا النشاط الملاحي للأغراض التجارية أو ما يصطلح على تسميته بالبحرية التجارية ، وكان ذلك متمثلاً في التوجه لانشاء شركة كان يطلق عليها : « بواخر البحر الأحمر » ، تارة ، « وبواخر السويس » تارة أخرى ، ثم « الشركة المجيدية » التي كانت بلورة فعلية لمشروع قيام الشركات البحرية المصرية في الفترة من ١٨٥٧ حتى ١٨٦١ ، وبعد تصفيتها كشركة أصبح النشاط البحري مملوكاً للحكومة من خلال « مصلحة الواپورات المصرية » ، واحتلت نهايات عهد سعيد باشا إلى أن تم أولولة موجوداتها إلى المشروعات الملاحية التي بدأت في عهد اسماعيل باشا .

وفي هذا العهد الذي امتد من ١٨٦٣ حتى ١٨٧٩ ، شهدت البحرية التجارية تكراراً مماثلاً - ان جاز التعبير - لما كان في عهد سعيد باشا ،

(١) منها : - أحمد كمال الطربجي : مرجع سابق ، ص : ٦٢ - ٥ . سعيد محمد طه : مرجع سابق ، ص : ١٣ .

- ٥ . محمد فهمي لبيب : مرجع سابق ، ص : ١٧٥ .

(٢) منها : - ٥ . حسين خلاف : مرجع سابق ، ص : ٢٨١ - ٥ . محمد محمود البروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٥٩ .

(٣) حسبما أفاد بذلك القائلون عليها في دار الوثائق القومية ، حتى انه حين اطلع عليها الباحث ، كان قد بدى العمل في تصنيف السجلات ، أما للحفاظ فلم يكن قد بدى في تصنيفها بعد .

بدا من قيام الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ١٨٦٤/٦٣ ،
والتي آلت موجوداتها الى الشركة العزيمية ٦٤ - ١٨٧٠ ، ثم انتهت ملكية
النشاط الى الميرى من خلال مصلحة وابورات البوستة الخديوية التي
استغرقت بقية حكم اسماعيل ، وامتدت بقاها فيما بعد ، وقد تميز كلا
العهدين بطروف تاريخية متفاوتة أدت الى هذه التحولات ، وان كانت فى
جوهرها تحمل سمات التطور ، التي اختلفت بطبيعة الحال عن فترة
الانتكاسة التي عانت منها البحرية التجارية المصرية فى عهد عباس باشا
الأول ، ومن ثم كان رصد هذه الفترة التاريخية من الأهمية بمكان ،
لما يمتطيه من مؤشر يرصد التطور التاريخي لمصر والبحرية التجارية فى
ظل مختلف الظروف ، وهو ما تناقشهُ العناصر التالية ، لكل فترة
على حدة .

أولا : فى عهد محمد سعيد باشا ١٨٥٤ - ١٨٦٣

المرحلة الأولى : ارحاصات قيام بحرية تجارية مصرية « شركة وابورات البحر الأحمر » :

إذا كان قد وضّح من تناول نشأة محمد سعيد باشا البحرية
اهتماماته بأنشاء سفينة خاصة بالإبحار النيلية « ذهبية » وذلك قبل توليه
الحكم ، فلا شك أنه كانت تنتظره بعد توليه حكم مصر - السفن البحرية
التي تربط مصر تجاريا بالخارج ذات الاهتمامات وهو ما ثبت بالفعل قبل
تأسيس الشركة الجديدة ، وهذا ما حدا بالباحث أن يقرن تاريخه للبحرية
التجارية المصرية ببدايات حكمه .

وقد توافرت القرائن التي تؤيد هذه البدايات ، منها كتابات فعاصريه
من المنتمين للبحرية ومنهم اسماعيل سرهنك (٣) ، الذي ذكر أن

(٣) اسماعيل سرهنك (١٢٦٩ هـ / ١٨٥٢ - ١٣٤٣ هـ / ١٩٢٤ م) ابن سرهنك بك
ابن عبد الله أفندي الذى التحق بالفرقاطة « الجفريه » ، عام ١٨٣٠ ، ثم فرقاطة البحرية
١٨٣٦ م ، وبعد عودته من حرب القرم عين مأمور المطابخ سعيد باشا وفى عهد اسماعيل
باشا عين قبطانا للباخرة قليبوب بالشركة العزيمية ، ثم قبودانا للباخرة المملوكية ثم عين
باشمادونا لنظارة البحرية ، وولد لهذا الأب ابنه اسماعيل المعروف باسماعيل سرهنك ، وقد
تلقى هذا الابن العلوم بالدرسة البحرية ، ولما أتم تعليمه سافر الى إنجلترا والتحق بالبحرية
الانجليزية ، وبعد عودته ارتقى الوظائف حتى صار نائبا للندارس الحربية ، ثم وكيلا
لنظارة الحربية ، وهو المنصب الذى أحيى منه للمماش برتبة فريق ، وقد تولى عام ١٩٢٤ ،
وترك لنا بعض مؤلفاته الهامة ومنها حقائق الأخبار عن دول البحار .
- زكى محمد مجاهد : الأعلام الشرقية فى المائة الرابعة عشرة الهجرية ، الجزء الثانى ،
القاهرة ١٩٥٠ ، ص : ١٢ ، ٢٧ ، ٢٨ .

- د . محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٦٦ .

محمد سعيد باشا بعد توليه أمور الحكم « أصدر أمره الى حافظ خليل ناظر البحرية وقتئذ بابتياح زرخين (*) ، وأربع بواخر حديدية كالتى لشركات الملاحة التجارية ، فلما اشتروها سميت (الحجاز ، نجد ، القبارى ، جدة ، وجعلت للبحر الأحمر ، كما جعلت بواخر الجعفرية ، السعيدية التمساح ، للبحر الأبيض المتوسط » .

وفى موضوع آخر بذات الصفحة يشير الى حافظ خليل باشا ، الذى فصل من نظارة البحرية ١٢٧٣ هـ (١٨٥٧/٥٦ م) ، يذكر « لما صدر فرمان سلطاني « بإنشاء الشركة المجدية أستقدم سعيد باشا جميع بواخر البحر الأبيض (المتوسط) ، والبحر الأحمر فى نقل البضائع من الثغور المصرية الى أساك (**) الدولة العثمانية ببحر الروم والبحر الأحمر » .

وبالإضافة الى ذلك فقد ذكر أمين سامى فى مجال بيع الحكومة سفنا تجارية للشركة المجدية ، أن ابتياح المجدية أبيع سفن نقالة ، كان بناء على إرادة سنية صدرت عام ١٨٥٧ ، ثم أورد أثمانها ، وإن كانت قد شلن فرنك

اختلفت مسمياتها ، فكانت السفينة سوابرين بمبلغ ١٠ ١٩١٧٩ ، ثم سعيد و تمساح وسويس بأجمالى ٢٠٢٥٠٠٠ فرنك ، مع تعهد الحكومة بدفع ثمن ١٥٠ طونيلاة فحم (٤) .

ومع ملاحظة أن بعض السفن كانت تحمل أسماء فى مواطن البناء الأصلية ، فإنه كان يتم تغييرها أو تعريبها فى بعض الأحيان ، فإن هذه الاشارات تؤكد امتلاك الحكومة لسفن تجارية فى الفترة التى سبقت الشركة المجدية ، ويدعم هذا القول ماورد فى بعض الوثائق ، فقد جاء فى أمر كريم مؤرخ ٣ رمضان ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) بما يفيد أن وابور (سفينة بخارية) « السويس » كان ضمن ثلاثة وابورات تم شراؤها سى فرنك

للحكومة ، وقد أخذته المجدية بمبلغ ٣٣ ٦٦٥٨٠٤ (٥) .

(*) من السفن الحربية .

(**) أساك مفردها اسككة ، تعرب مرفا ، وأصلها « اسقالة » ، - محمد علي الأمانى : مرجع سابق ، ص : ٢٢ .

(٤) اسماعيل سرحك : مرجع سابق ، مجلد ٢ ، ص : ٢٧٢ ، وسيتم تناول التفاصيل فى الفصل الخامس « سفن البحرية التجارية المصرية » .

(٥) دار الوثائق القومية (دواوين الختمات - مجدية) : سجل م/١٣/٦ قيد التصريعات الصادرة عربى أقرنكى للمجدية ، سائرة بتاريخ ٣ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) من مدير القومانية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٧٦ .

لذلك يمكن القول بوجود اتجاه قوي لدى الحكومة في مزاوله النشاط البحرى التجارى قبل قيام الشركة الجديدة ، بدليل أن هذه الشركة عند قيامها اشترت سفنًا من الحكومة ، وهذا النشاط الحكومى يتأكد - عدا هذه الأدلة - من كونه عاصر في نهاياته حافظ خليل باشا الذى فصل من نظارة البحرية قبل الجديدة ، حيث تولاهما من بعده حافظ مصطفى باشا فى الفترة من ٧ أبريل ١٨٥٦ الى ١٥ سبتمبر ١٨٥٧ ، وإن كان قد عاد إليها ثانيًا حافظ خليل باشا بعد ذلك (٢٦) ، وكذلك وجود أمر كريم صادر الى محافظ السويس بتاريخ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ (أكتوبر ١٨٥٦) بشأن مصاريف ونظام سيرة السفن بين السويس وجده (٧).

وعلى الرغم من استقرار الوثائق على هذا النحو ، فإنه تظل الثغرة كامنة في ضرورة الوقوف على طبيعة وتظم النشاط البحرى التجارى المصرى فى هذه الفترة ، إذ أن ما ورد في الوثائق لا يوضح اجابات كافية ، لأن ما عثر عليه ، خاصة من وثائق النصف الثانى من عام ١٢٧١ هـ (يناير - يولية ١٨٥٥) ، جاءت به الإشارة فقط لتأسيس شركة تسيير وإبرار البحر الأحمر (٨) ، ثم جاءت أشعاره لأمر غالى صدر فى المحرم ١٢٧٢ هـ (سبتمبر ١٨٥٥) تفيد صدور تعليمات بأكمال النص الموجود فى مرتبات عمالة شركة بواخر البحر الأحمر من الخزينة - وذلك حسب النص - « لحين انتظام اشغال الشركة وإدارتها ربحا » (٩) .

وفي ضوء هذه الإشارة الأخيرة وسابقتها ، ما يفيد تأسيس شركة للملاحة التجارية ، ولكن هذه الشركة حتى سبتمبر ١٨٥٥ لم تكن قد انتظمت أمورها ، ومن ثم كانت تضمنتها الحكومة تحت التأسيس فى اكمال المرتبات ، وهذا يرجع تبني الحكومة لهذا المشروع الوليد ، ومع ذلك فمن المرجح أنها كانت الارهاصات الأولى لقيام شركة بحرية فى أوائل عهد سعيد باشا ، كما أن معنى التوجه لذلك من خلال شركة ، يفيد بدء سياسة جديدة استهدفت السير على غرار أوروبا فى مزاوله الشركات لهذا النوع من النشاط .

ومما يلفت النظر أن تلك الارهاصة استهدفت تنمية مشاركة العناصر المحلية (المصرية) ، حيث لم يرد ذكر شخص أجنبى واحد

- (٦) جميل خالكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٥ .
 (٧) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : دفتر ١٨٨٨ أوامر ، أمر رقم ٨ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ (أكتوبر ١٨٥٦) أمر كريم الى محافظ السويس ، ص : ٢٨ .
 (٨) - : دفتر ٥٠٤ فهرس أوامر صادرة ، رقم ٤٣٣ ، رقم ٧٦٢ ، ص : ٩ ، ١٤ .
 (٩) - : دفتر ٥٠٥ فهرس أوامر صادرة ، رقم ٧٣٥ صادر الى المالية ، ص : ١٣ .

« ضمن اللجنة التي عينت في يادى الامر للإشراف على أمورها ، اذ كانت تلك اللجنة تتكون من « مهدى بك ، مختار بك ، اسماعيل فوزى بك ، نوبار بك (١٠) ، « ثم ضمت بعد ذلك كلا من « حسين كاهي أفندى مدير الشرقية السابق ، حسين فوزى من المنشودعين (١١) ، « وقد طرأت بعض التعديلات على هذا التشكيل ، ففى أمر كريم صدر فى ١٥ ذى الحجة ١٢٧٢ هـ (أغسطس ١٨٥٦) تم تأليف لجنة تضم كل من ابراهيم فوزى رئيسا ، وعضوية كل من حسين كاهي بك ، محمد سعيد أفندى معاون الخزينة ، وحسين فوزى أفندى ، للنظر فى تحويل أموال صندوق الائتم كى يتم استثمارها بصفة المساهمة والربح فى هذه الشركة التى أطلق عليها « شركة بواخر السويس » (١٢) ، وذلك فى مقابل الأسهم التى تصدر باسم الشركة المذكورة ، وهذا بالنسبة لمن يوافق على تحويل أمواله من ذوى الاستحقاق ، أما من لايقبل التحويل فحصر أمواله من صندوق الائتم (١٣) .

وفي الواقع ، فإن هذه النصوص تضع الباحث أمام عدة استنتاجات ، فى مقدمتها ، أن اتاحة الفرصة لمشاركة عناصر مصرية فى مشروعات من هذا القبيل كانت تمشيا مع السياسة التى انتهجها سعيد باشا ازاء حرية التجارة ، ثانيا : أنه فى تلك الفترة المبكرة لم يكن قد اتضح بعد توجه الأجنبى للبasha ازاء اشراك عناصر اجنبية فى النشاط البحرى التجارى ، وإنما كان الاعتماد على عناصر مصرية ، ثالثا : يرجع هذا التكوين المصرى وجود كفاءات مصرية لديها الاستعداد فى ادارة مثل هذه المشروعات ، وأخيرا : فإن الإشارة لتحويل أموال صندوق الائتم توضح نزوع الباشا الى تكوين الشركات التى تعتمد فى بعض مساهماتها على الأهالى (العناصر المحلية) ، ولم يكن نزوعه لأن تحتكر الحكومة البحرية التجارية فى ملكيتها ، وهذا يعنى ابتعاد الباشا عن سياسة الاحتكارات .

على أن ثمة ترجيحا فى أن يكون ذلك النزوع الى تكوين شركة ، مرتبطا بضائقة الحكومة المالية ، التى ذكر البعض مقدماتها فى تلك الفترة ، وخاصة عام ١٨٥٧ ، حيث لم تكن مرتبات الموظفين قد دفعت على الرغم من أن الميرى قد تم تحصيله فى نفس العام مقدما ، وقد بلغت الأموال

(١٠) - دفتى ٥٠٤ فهرس أواخر صادرة ، رقم ٤٤٤ ، ص ٦ .

(١١) نفس المصدر والصفحة ، - رقم ٦٠٧ ، ص : ١٣ .

(١٢) (دواوين الختمات - مجيدية) : محطة ١٢ خزينة ، وثيقة رقم ٥٧٤ بتاريخ

١٠ دى الحجة ١٢٧٢ هـ من الجانب المالى الى الخازن دار .

(١٣) راجع ما تم تناوله من هذا الموضوع فى الفصل خاص عنوانه « للإسبون

والسامعون » فى رسالة المؤلف غير المنشورة بجامعة عين شمس .

المستحقة للبيوت التجارية ٨٠٠.٠٠٠ جنيه انجليزي ، وفيه أثرت امكانية عقد قرصى خارجى لأول مرة (١٣) .

ومن ثم يرجع أن إتاحة الفرصة لهذه المساهمات كانت نوعا من تخفيف مدفوعات الحكومة النقدية فى رأسمال الشركة ، أو أن اللجوء الى افتتاح المساهمات كان اضطرارا ، وعلى أية حال فقد كانت شركة وابورات البحر الأحمر هى الارحاضة الأولى للنشاط البحرى التجارى المصرى ، أما عن تسيير مسماها بعد ذلك الى شركة بواخر السويس ، فمن المرجح أن يكون ذلك بسبب تركيز نشاطها فى محور ملاحى قصير يدور حول ميناء السويس ، حيث كان هذا الميناء هو موضع الاهتمام المركز آنئذ إبتساقا مع المشروع الملاحى « قناة السويس » ، أو أن يكون هدلول ذلك محاولة قصر نشاط السفن التجارية بين السويس والقلاع البحازية التي تم إحالتها على محافظة السويس منذ شوال ١٢٧٢ هـ (يونية ١٨٥٦) (١٤) ، على اعتبار أنها أداة الربط بين تلك المواقع ، أو أن يكون ذلك تحديدا لنشاطها سواء لعدم توافر أعداد السفن ، أو لعدم إدارتها أرباحا ، حيث وضع من الاشارات السابقة ، أن مرتبات العاملين فى هذه الشركة ، قد تم استكمالها من الخزينة .

ويبدو أن هذه الإرحاضة ، كانت تمضى بالنشاط البحرى صوب تأسيس الشركة الجديدة ، حيث استمرت أموال صندوق الأتنام (بيت المال) ضمن رأسمال الجديدة ، كما استمر أيضا غالبية أعضاء لجنة الإدارة بعد ذلك فى إدارة الجديدة ، ويرى الباحث أن هذه الأخيرة كانت التطور فى الارحاضة الأولى ومن ثم لم تكن وابورات البحر الأحمر أو بواخر السويس الا إبتدائية ، بينما جاءت الجديدة تطورا لتلك إبتدائية .

المرحلة الثانية : الشركة الجديدة ١٨٥٧ - ١٨٦١ :

إذا كان العرض السابق قد أبرز حث سعيد باشا لمشاركة رأس المال المصرى فى المشروعات الملاحية ، فإن الجديدة قد جاءت معبرة عن واقع مصر آنئذ ، حيث لم يكن بمقدور الأموال المصرية أن تستمر بمفردها فى الحلبة ، حيث تشهد فى هذه الشركة الجديدة مشاركة رأس المال الأجنبى ، مساهمة وإدارة ، سواء كان ذلك نتيجة للتواجد ، أو لاستقرار جرية

(١٣) جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ١٣١ .

(١٤) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٦١٨ ج ٥ صادر معية ، رقم ١٨٩ بتاريخ ٢٣ شوال ١٢٧٢ هـ ، من الخازن الى مفتش الروزنامه ، ص : ١٨٩ .

التجارة والاتجار ، أو تشجيعا من الباشا للعناصر الأجنبية أو استفادة هذه العناصر بالفرص المتاحة .

وإذا كانت تجارية وبوروات البحر الأحمر أو بواخر السويس ، قد أبرزت اهتمام رأس المال المصرى الخالص ، وأثبتت أن المجيدة لم تكن كما ذكر البعض « أول شركة مساهمة للملاحة البحرية » ، (١٥) ، إلا أن المجيدة أثبتت وبحق « أول تجرية لشركة ملاحة تجارية يشارك فيها رأس المال المصرى والأجنبى فى عهد سعيد باشا » ، وجاءت نموذجيا لتشروعات الفترة بعد تزايد استثمارات الأجانب .

وعامة فإن خطوات التدرج أو التحول من النشاط السابق « الارعاص » صوب المجيدة ، لم تتضح تفاصيله فيما تمت مطالعته ، ولكن يمكن القول بأن البداية الحقيقية لهذه الشركة جاءت مع صدور فرمان الشاهانى (السلطان) من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر ، بتصديقه وموافقه على قيام الشركة المجيدة نسبة الى الاسم السلطانى وكان ذلك بتاريخ أواسط شهر ربيع الأول ١٢٧٣ هـ (نوفمبر ١٨٥٦) ، حيث جاء فى مقدمته ما يفيد الموافقة والقبول على « تشكيل شركة بحرية لسير سفائن فى البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط) باسم دولتنا العلية ، مدة امتيازها ثلاثون سنة ٠٠ » (١٦) .
"Le Medjide Compagnie de Navigation a Vapeur sur la mer Rouge et la Mediterranee" (١٧) ، وقد ذكر البعض أن رأسمالها كان ٢٠ مليون فرنك ، مقسمة الى ٤٠.٠٠٠ سهم قيمة السهم الواحد ٥٠٠ فرنك (١٨) ، وآلت الى هذه الشركة أموال وسفن الشركة السابقة « بواخر السويس » بالإضافة الى مساهمات أخرى من المصريين والأجانب (١٩) .

(١٥) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص : ١٩ .

(١٦) دار الوثائق القومية : سجل فرمانات ج ٥ مكر : ترجمة فرمان ٨٥١ ، بتاريخ أواسط ربيع الأول ١٢٧٣ هـ ، من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر « فرمان تأسيس المجيدة » .

(١٧) - (دواوين الخدمات - مجيدة) : مطبعة ٢ ملف بوالى الشحن ، قاهرة نقل بضائع د ٥٠٠ .
Reglement du Fret

(١٨) - : سجل م/١٣/٦ قيد التحريات الصادرة عربى الفرنكى ، بتاريخ ٣ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ من مدير المجيدة الى ناظر أمور خارجية ، ص : ٧٤ .

- د ٠ محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى ، ج ٢ ، مطبعة البابى الحلبي ، مصر ط ١٩٤٧/١ ، ص ص : ٨٢٠ ، ٨٢١ .
- شرح القانون التجارى الأمل ، ص : ٤٢٤ .

(*) للزبد تم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخامس « المؤسسون والمساهمون » وهو ضمن دراسة الباحث غير المنشورة للطبقة بنجاسة عين شمس ١٩٩١ ، ولم يتضمنه هذا الكتاب .

ومن المرجح أن اقتراح اسم الشركة كان من سعيد باشا ، على الأقل دليلا على حسن نواياه تجاه السلطان العثماني ، خاصة اذ ضم مشكلات القنات ، وعلى اعتبار أن هذه الشركة تشارك القنات في الإهتمام الملاحي ، يسهل أن هذه التسمية كانت لها دلالات أخرى على صعيد الامتيازات ، فهي بذات النسب السلطاني الذي يظل أملاكا عثمانية شاسعة تضم مناطق بحرية كثيرة ، ويعني آخر كان هذا النسب طريقا لحصولها على بعض المزايا الملاحية في الموانئ العثمانية ، أو على الأقل الرضا السلطاني كما أن سفنها العاملة في البحار تخضع للراية العثمانية تبعا لكون مصر ولاية من ولاياتها ، وكان معنى صدور فرمان أن المشروع الذي تقدم به الوالي قد نال التأييد العثماني في مجال العمل البحري الدولي .

أما النظم الأساسية للشركة وما منح لها من امتيازات ، فقد تضمنتها مواد فرمان التسع (١٩) ، حيث نصت المادة الأولى ، على أنه اذا انتهت مدة الامتياز ورغب في تجديدها ، أو تغيير النظام بشكل آخر ففي هذه الحالات يجب استئذان للدولة العلية .

وقد نصت المادة الثانية على أنه ، لكون هذه القومية (الشركة) تتعلق بالحكومة المحلية ، فإن جميع السفن التي تعمل فيها تحمل علم الدولة العلية كسفن مصر الشاهانية ، وعليه اذا ظهر أي نزاع من طرف أحد المساهمين على الحكومة ، يكون الفصل والحكم بمقتضى قانون المحكمة التجارية ، ولا لزوم للمراجعة للخارج لفصل النزاع مطلقا .

ولعل أهمية هذا النص في أنه يمس مسا خفيفا الامتيازات الأجنبية وحقوق الأجانب في المشاركة في مثل هذه المشروعات ، ولكنه في ذات الوقت يوضح كيفية حل المنازعات مع المساهمين منهم ، في أنها تخضع للمحكمة التجارية ، ولا يتم النظر في هذه النزاعات في الخارج ، حيث الملكية للحكومة المصرية (٢) ، وأما ابحار السفن دوليا فهي كما أشير سابقا تحمل أو ترفع العلم العثماني ذي اللون الأحمر (٣) .

وقد ذكرت المادة الثالثة أن الضباط والأنصار الذين سيعملون في بواخرها ، يتم إنتخابهم من بين المتفرجين من « أساطيل الهمايوني الكائنة

(١٩) دار الوثائق القومية (فرمانات) : ترجمة فرمان رقم ٨٥١ مكرر ج ٥ بتاريخ ١٢٧٣ هـ من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والي مصر « فرمان تأسيس الشركة الجديدة » .
(٢٠) المهند نفسه ، وسيتم الحديث تفصيلا عن سائر الموضوعات في الفصل التالية .
(٣) ادارة البحرية التجارية - التوكيلات البحرية - نقل الركاب والبضائع .
(٤٠) عبد العزيز محمد الشناوي : قناة السويس - ج ١ ، هامش (٢) ص : ٣٦٦ .

في ترسانة دار السعادة (الأستانة) أو الاسكندرية « بشرط أن يكون لديهم الماس كاف بأعمالهم ومتطلباتهم » ، ثم أشارت المادة الرابعة الى أن سفن الشركة مكلفة بنقل مأموري الحكومة والمسافرين البرية والبحرية بنصف الأجرة المقررة ، وتوصيل التحريات الرسمية والأوامر الموجودة الى الموانئ هجانا ، ولا تقبل الركاب العاديين عن طريق توصية أو التماس ، أي لا يتم انتقالهم بالمجان أو بدون أجرة .

وفي مقابل هذه الأمور تضمن القرمات بعض الامتيازات ، التي كان قد طلبها سعيد باشا في التماساته السابقة من الباب العالي ، حيث أشارت المواد من الخامسة الى التاسعة الى أن كل الأدوات والآلات التي تنتصر للقومية من الخارج من أي نوع « معفاة من الرسوم الجمركية » .

كذلك تقرر إنشاء ترسانة في القصير أو السويس لأجل اصلاح السفن ، وكذلك في الموانئ الأخرى أن تطلب الأمر ذلك ، على أن تدفع الشركة التكاليف ، كما أن الأراضي اللازمة للاستراحات تعطى للشركة مجاناً إذا كانت مملوكة للحكومة المصرية ، عدا الموانئ الأخرى وخاصة مصوع فهي باجر ، وبعد انتهاء مدة الامتياز تسبذ الحكومة أرضها مجاناً من الشركة ، وتدفع أثمان المباني والانشاءات إذا وجدت .

وعلى هذا الأساس جاءت المجيدة : وقد امتلكت سبع سفن تجارية سواء بالأيولة من الشركة السابقة « بواخر السويس » ، أو بالشراء مما كانت تمتلكه الحكومة ، وقد عملت أربع من هذه السفن في البحر الأحمر ، وثلاث في البحر المتوسط .

وقد وضعت المجيدة تحت رئاسة الأمير مصطفى فاضل ابن إبراهيم باشا ، يعاونه مجلس إدارة ، تم انتخاب أعضائه واعتمادهم عن طريق الجمعية العمومية ، التي تم تشكيلها من الأعضاء المؤسسين والمساهمين (أبواب الحصص) .

وقد كان هذا المجلس خليطاً من المصريين والأجانب ، من بينهم نائب الرئيس : وكان نوبار بك (باشا) ومدير عموم الشركة : ولم يكن هذا المجلس ثابتاً في شخصياته أو أعداده ، حيث كان التغيير يتم وفق ما تراه وتقره الجمعية العمومية .

وقد نظم هذا المجلس في بدايته علاقة على نوبار بك ، كل من الأعضاء عبد الله بك ، حسن كامل (كامي) بك ، اسماعيل فوزي بك ، مختار بك ، سعيد أفندي ، ومن الأجانب المسيو حريكو Dumreicher والمسيو ليمبي ، المسيو باستري Pastre ، المسيو كروستينرز

Ruyssenares قنصل هولندا العام : هوج ثوربيرن Hoge-Thurbern
المسيو زكالي Zaccali (٢١)

وكما هو ملاحظ فإن هذا المجلس قد ضم بين أعضائه أسماء شاركت في إدارة الشركة السابقة على الجديدة ومنهم « نوبار بك » ، اسماعيل فوزي ، مختار بك ، سعيد أفندي وهذا يدعم ما ذهب اليه الباحث في القول بأنها كانت تحولا على طريق التطور في النشاط ، كما ضم أجاناب اتساقا مع كونهم مساهمين جدد تحت نظم الشركات تمثيلهم في الادارة ، وكانت هي الأخرى معلما على طريق المساهمة المصرية والأجنبية في هذا المشروع .

غير أنه نشأت ضغوطات جعة (*) اعترضت مسيرة مجلس الادارة ، فقدم الأمير مصطفى فاضل (ناظر ديوان المالية سنة ١٨٥٧) استقالته من رئاسة الشركة بتاريخ ١٧ شعبان ١٢٧٦ هـ (٩ مارس ١٨٦٠) (٢٢) ، ولكن يبدو أنه لم يتم قبولها ، حيث عقدت الجمعية العمومية اجتماعها في ٣٠ ابريل ١٨٦٠ برئاسة ، وفي هذا الاجتماع تقرر أن يكون مجلس الادارة من أربعة أعضاء فقط تحت رئاسته ، وكانوا ثلاثة مصريين هم نوبار بك ، عبد الله بك ، عبد الرحمن بك (رشدي) ، وأجنبي واحد هو ادوار ديرفيو الذي كان مديرا للشركة ، ولكن حل بدلا منه في التاريخ ذاته عبد الرحمن بك (٢٣) ، وذلك أثر حركة شاملة استهدفت تعريب الادارة ،

(٢١) - دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مصرية) : سجل م/٧/١ قيد
التحريرات الصادرة - بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرفيو الى حجت افندي وكيل
السويس . ص : ١٠١
- سجل م/٢/٦ قيد .التحريرات الصادرة ، رقم ١ بتاريخ ١١ شوال هـ (١٨٦٠)
من مدير الجديدة الى المدير السلف ديرفيو ، ص : ١
- جميل خانكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٢
- عبد الرحمن البراقي : مصر اسماويل ، ج ١ ، ص : ٢٠٦ .

(*) سيتم تناول ذلك في الفصل الخامس « الادارة القومية للمصرية التجارية المصرية »
(٢٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مصرية) : مخططة رقم ٣ ، ملف
مكائبات مجلس ادارة القومية الجديدة عن :

Ducoment No 383, Le Prince President du le Conseil d'Administration
de la Medjdie Messieurs les Administrateurs, Alexandria 5 Mars
1860.

(٢٣) - سجل م/٧/١ قيد .التحريرات الصادرة ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من
الخواجة ديرفيو الى وكيل الجديدة بالسويس وآخرين م : ١
- سجل م/٣/٤ صادر ووارد عربي ، رقم ١ بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٧ هـ ١٢/٥ مايو
١٨٦٠ من المدير الى الوكلاء بصر ، ص : ٣ .

واحلال العنصر الوطنى (المحل) محل الأجانب ، وعلى حد تعبير الوثائق
« حيث لافائدة لهم فى المستقبل » (٢٤) .

ويبدو أن هذا التغيير كان جزءا من حركة شاملة سرت فى المجتمع
اثر تغير سياسة الحاكم ، التى عبر عنها فى خطبة سابقة بتاريخ
١٩ نوفمبر ١٨٥٩ واعتبرها أحمد عرابى أساس «مصر للمصريين» (٢٥) ،
وان كان قد أقرن بذات الخطبة اقراره معاشات وبعض أراض لمن يترك
خدمة الميرى (٢٦) .

وإذا كانت تلك الخطبة قد جسدت فى أعقاب الخلافات الشخصية
والسياسية الدولية من جراء مشروع القناة - أبان ثورتى واضطراب - وقد
سبقت الإشارة الى ذلك فى ظروف قيام النشاط ، ألا أنها تركت آثارا
عانت منها الشركة الجديدة ، فقد استقرت الخلافات بين عاملها المصريين
مع الأجانب من جانب ، وانسحاب المساهمين الأجانب من ناحية أخرى ،
خاصة بعد صدور الأمر العالى فى إبريل ١٨٦٠ ، بأن تشتري الشركة على
ذمة الحكومة الأسهم التى للأوربيين .

وبالطبع لا يمكن انكار فائدة التصدير خاصة فى الاستثمارات مادامت
رؤوس الأموال قادرة على ذلك ولكن هنا زاد من فسادة الأمر بالنسبة
لمسيرة الشركة ، ان خزائنها كانت تعاني من نقص السيولة النقدية ، وقد
أشارت الى ذلك وثيقة مؤرخة ٣ رمضان ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) بأنه
لم يكن « موجودا بالكوميانية نقدية قيمة الاسهم الخمسة ملك الخواجة
كاليكو بولو » . كما أشارت فى نفس الوقت الى أن « حصص الأهالى
جارى مشترها بمعرفة المالية » (٢٧) .

أى ان الأمر لم يقتصر على خروج ذوى الخبرات الفنية من الأجانب ،
وانما رأس المال الأجنبى الذى سرعان ما تبعه رأس المال المصرى ، ومعنى
آخر لم تكن الشركة مهينة ماليا أو فنيا للتجاوب ، أو لتجنب الآثار التى

(٢٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجيدية) : سجل م/١/٦ قيد
التحريرات الصادرة عربى أفركى ، بتاريخ ٢٥ يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الخواجة بولات
وكيل المجيدية بجدة ، ص : ٦٦ .

(٢٥) أحمد عرابى : مذكرات عرابى (كشف الستار عن سر الاسرار فى النهضة
المصرية) ، دار الهلال ، د : ص : ١٦ ، ١٧ .

(٢٦) د - محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان « تاريخ وحدة وادى النيل السياسية
١٨٤٠-١٨٩٩ » ، دار المعارف مصر ١٩٥٧ ، ص : ٤٧ .

(٢٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجيدية) : سجل م/١/٣ قيد
التحريرات الواردة والصادرة عربى أفركى المجيدية ، بتاريخ ٣ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ
(مارس ١٨٦١) من المدير الى ناظر أمور خارجية ، ص : ٧٤ .

ترتبت على القرارات السياسية أو متغيراتها ، فكان من الطبيعي أن تصاب بالخلل في الجانبيين ، خاصة وأنها كانت في طور البدايات قياساً بمدة الامتياز ، ولأنه في هذا الطور تقوم مثل هذه المشروعات باستكمال بنية النشاط وتدارك النقص ، فكانت هذه الأمور أيضاً باختيارها الخاصة وأن الحكومة كانت هي الأخرى تعاقب من الضائقة المالية . وبذلك تكون المجيدة قد قدمت نموذجاً لأحد مشروعات الفترة ، وكان من أهم سماته البداية الطموحة ، والانفتاح الأجنبية ، ثم عدم التجانس ، وعدم اكمال المسيرة للنهائية ، ومن ثم الانهيار ، ولم يكن أمام الحكومة من أمر ، سوى القيام بطبع سندات للأسهم لسداد الحصص لأربابها على عشر سنوات ١٨٦٤ - ١٨٧٢ ، وكان إجمالي المبالغ ٣٤٨٧١٨ جنيه مصري (٢٨) . حسب تقدير البعض ، ونحو ٢٤٠٠٠ جنيه لدى البعض الآخر (٢٩) .

وفي نهايات أغسطس ١٨٦١ حصار إيقاف السفن بالموانئ لعدم التوازن بين مصروفاتها وإيراداتها . ونص الأمر العالي على أن تبدأ هذه السفن عملها وفق نظم أخرى ، اعتباراً من قوت ١٥٧٨ (١٠ سبتمبر ١٨٦١) تحت اسم « مصلحة الواپورات المصرية » (٣٠) . وعلى اعتبار أن هذا النشاط لم يعد من خلال شركة ، وإنما في صورة مصلحة حكومية .

المرحلة الثالثة : مصلحة الواپورات المصرية :

من خلال تصفية الشركة المجيدة ، وتحول صفتها لمصلحة وإبورات مصرية ، برزت عدة عوامل ارتبطت بما كان متصلاً بشخصية الحاكم وظروف التبادل الخارجي ، إذ لم يكن أمام محمد سعيد إلخاً بعد انسحاب المساهمين ، سوى أخذ شيلين ، أما أن يستمر وجود بخريه تجارية مصرية ، أو تتم التصفية النهائية .

ولما كانت تصفية هذا النوع من النشاط ، مستحرم مصر من محور نشاط بخري هام لها ، تبعاً لموقعها الجغرافي الملاحي وعلاقاتها الخارجية ، ويحقق لها مظهراً سيادياً في مواجهة السفن الأجنبية ، بالإضافة إلى اكتساب بعض العناصر المصرية خبرات ملاحية خلال السنوات السابقة ، ويعد

(٢٨) جون مارلو : مرجع سابق ، ص : ٢٥٢ ، ص : ٢٦٢ .
 (٢٩) إيجيبت شافكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٤ .
 (٣٠) دار الوثائق القومية (دواوين الخفعات - مجدية) : سجل م/٢/٣ قيد التصاريح الصادرة قرين المرفق الإدارة رقم ٣ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٧٨ هـ (١٨٦١) من مدير المجيدة إلى رئيس قنصلان سفارة المجيدة بالخبرسة ، ص : ٧٦ .
 (٣١) سجل م/١٠/١٦/١٢٧٨ : قيد التصاريح الصادرة رقم ٣٠ بتاريخ ٢٩ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ (١٨٦٣) من مدير المجيدة إلى ناظر ديوان المالية ، ص : ٩٨ .

هذا النشاط ميدانا هاما للإفادة من خريجي المدرسة البحرية خاصة مع تقلص دور الأسطول الحربي .

لهذه الأسباب لم يكن مناسباً للتصفية النهائية للبحرية ، خاصة وأن الباشا كان عليه الاستمرار في النشاط المصري البحري كنوع من اثبات الذات حيال تخلي الأجانب ، من حيث نزوعه شخصياً الى تصفية مشاركتهم في أعقاب خطبة نوفمبر ١٨٥٩ (٣١) ، بالإضافة الى استخدام البحرية التجارية في الأمور السياسية ، بعد أن بنت كأنها البديل الوحيد المتاح عوضاً عن الأسطول الحربي (٣٢) .

ولما كان هذا النشاط قد بدأ في كنف ومملكة الحكومة ، حتى بعد تطوره لشركة وإبورات البحر الأحمر ، لذا لم تكن العودة ثانية للحكومة بالشئ الجديد ، خاصة - وكما سبق القول - أن غالبية سفن المجيدية كانت ملكاً للحكومة وتم بيعها للمجيدية ، ثم آلت هذه السفن ثانية للحكومة ، وإن كانت في هذه الأخيرة قد أضافت - بعد تحرير السندات للمساهمين - أعباء مالية على الباشا .

لم يكن لديه من خيار سوى تشغيل هذه السفن ثانية من خلال الحكومة وعدم تصفيتها ، خاصة أنه كانت قد استقرت لهذه السفن خطوط سير ملاحية (*) تخدمها مكاتب وتوكيلات في عدة موانئ ، وكذلك بعض الانشاءات .

لذلك صدرت الأوامر تشير الى تصفية المجيدية ، وأيلولة كافة أمورها للبيري ، حيث أصبحت مصلحة الواپورات الميرية ، مع بداية ثوت ١٥٧٨ (١٠ سبتمبر ١٨٦١) (٣٣) ، وكان ذلك يعني إلغاء مجلس إدارة المجيدية وعودة التبعية الاشرافية الكاملة للحكومة (٣٤) .

وقد تبع ذلك توجيه التعليمات الى ربحي قبودان معاون المجيدية لعمل الجرد لكافة السفن ومهماتا ، وكانت المتواجدة منها آنئذ في البحر

(٣١) د. سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص : ٢٥ .

(٣٢) السيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٥٣ .

(*) سيتم تناول ذلك في الفصل الخامس « معاور النشاط الخارجي - خطوط السير » .
(٣٣) دار الوثائق القومية (دولوين الخدمات - مجيدية) : سجل م/٤/٣ قيد التحريات الصادرة عربى افرنكى الإدارة ، بتاريخ ٢١ ربيع الآخر ١٢٧٩ هـ (١٨٦٢) من مدير الواپورات الميرية الى وكيل عموم المرور والسكة ، ص : ٣٢٩ .
- سجل م/١٠/١/٦ قيد التحريات الصادرة ، رقم ٣ بتاريخ ٢١ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ ، من المدير الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٩٨ .

(٣٤) - : سجل م/٢/٣/٦ قيد التحريات الصادرة عربى افرنكى ، رقم ٣ بتاريخ ٧ رجب ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢) من المدير الى ربحي قبودان الماؤون بالمحروسة ، ص : ٧٦ .

الأحمر أربع سفن ، وتضمنت التعليمات ٥٠ : لأجل المساعدة والتجاز قد حررنا لوكيل القومانية بالسويس ، أنه يعين برفقتكم وأخذ من التوكيل ، وأن خوجة كل وابور يكون كاتباً لكم ، وبعد نهاية الجرد يصير فتح المحاضر من ضابطان (*) الوابورات ، ومن يعين من التوكيل ، وتعطى صورة منه للسواري (القائد) ، ويرسل هنا صورة ، وتحفظ بصورة بالتوكيل ، يضاف عليها ما يصرف للوابور لفاية وقت قيامه بدءاً بوابور حجاز وبعدة وابور نجد فوابور جده ثم قبارى ٥٠ (٣٥) .

ويعنى هذا النص أن الجرد كان يتم عن طريق لجنة يرأسها وكيل (مشاؤون) الشركة ، وأن السفن كانت بخارية ولذلك أطلق عليها مجازاً « الوابورات » التي ينتظر في الأساس إلى ماكينة التشغيل التي تدار بها السفن البخارية (٣٦) ، وقد كانت أربغ سفن ، وهنا تجلج الإشارة إلى أن وابور نجد كان يستنى قبل ذلك في برشيان ، ثم غير للاسم السابق في يولية ١٨٦٠ إبان حركة التغريب الشاملة (٣٦) ، وكان منحور غتل هذه السفن البحر الأحمر .

بيد أنه في وثيقة لاحقة مؤرخة ١١ رجب ١٢٧٨ هـ (فبراير ١٨٦٢) ، اقتضت الإفادة السنية أن ترسل منهم اثنتي للسكنندرية ، وذلك بعد اكتمال مزور الحجاج وهما « الحجاز ، نجد » (٣٧) ، وقد وجدنا سفينتين أخريين لم يتم ذكرهما بمحضر الجرد أو خطوط السير ، وهما سفينتي « سعيد ، التمساح » حيث كانتا في مرسيليا للإصلاح ، ولذا تم اضافتهما على المبرى بعد اصلاحهما ، وذلك بأثمانهما الأصلية ونفقات الإصلاح (٣٨) ، ولم تكن طاقة عمل سفن هذه المصلحة - بهذه الصورة - بنفس كفاءة عمل المجيدية وإنما تزاول نشاطاً محدوداً .

(*) ضابطان : جميع ضابط باللغة التركية .

(٣٥) دار الوثائق القومية (دواوين الختمات - مجيدية) : سجل م/٢/٤١ قيد التحريات الصادرة عربى أفرنكى رقم ٣ بتاريخ ٧ رجب ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢) من المدير إلى رضى قبودان الماؤون بالمحروسة ، ص : ٧٦ .

(٣٦) سيتم تناول ذلك تفصيلاً في الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية » .
(٣٦) دار الوثائق القومية (دواوين الختمات - مجيدية) : سجل م/٨/١/٦ قيد التحريات الصادرة عربى أفرنكى المجيدية ، بتاريخ ٢٧ يولية ١٨٦٠ من المدير إلى القبودان كرسبيش كوندان وابور نجد ، ص : ٦١ .

(٣٧) - : سجل م/٤/١/٦ قيد التحريات الصادرة قلم إدارة المدير ، رقم ٤ بتاريخ ١١ رجب ١٢٧٨ هـ (١٨٦٢) خطاب عن افادة سنية إلى ناظر المالية ، ص : ٩ .
(٣٨) - : سجل م/٣/٦/٣ قيد التحريات الصادرة عربى أفرنكى إدارة المجيدية ، رقم ٧٧ بتاريخ غرة محرم ١٢٧٨ هـ من المدير إلى ناظر المالية ص : ٢٧٣ .
- (ديوان مية) : دفتر ١٩٠٢ أوامر عربى ، رقم ٢٠ بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، أمر كريم إلى قلم شباورسات ، ص : ١١٧ .

على أية حال ، فإن عملية تبعية هذه المصلحة للميرى أو إيلولة المجيدية لها ، كانت تستند جذورها من واقع الفرمان الذي كان قد صدر بتأسيس الشركة المجيدية ، الذي أشار في مادته الثانية الى أنه حينئذ ، تنتهى مدة القومبانية تسترد الأراضى التى أعطيت لها من الحكومة مجاناً بلا بدل ، أما اذا كانت عليها أبنية أنشئت من طرف الشركة تدفع أثمانها حسب اتفاق الطرفين ، أو بغرفة أهل الخبرة (٣٩) .

أما الاشراف العام فى ادارة المصلحة ، فقد أسند الى عبد الرحمن رشدى بك (مدير المجيدية سابقاً) ، وكان يشار اليه على أنه ناظر الواپورات بالسويس تارة ، وعلى أنه مدير الواپورات الميرية فى البحر الأحمر تارة أخرى (٤٠) .

ولعل هذه الاشارة تكشف عن محدودية نشاط سفن هذه المصلحة ، التى لم تمتد للبحر المتوسط بنفس ماكان فى المجيدية ، وإنما ركز عملها فى البحر الأحمر وكانت تتحرك بصورة مكثفة من وإلى السويس والذى تم بالفعل عام ١٨٦١ ، وكان محاولة لتنشيط عمل هذه السفن .

ولكن وحسبنا سبقت الاشارة ، فقد حولت سفينتان هما « الحجاز ونجد » للبحر المتوسط منذ فبراير ١٨٦٢ ، ويوجع أن ذلك كان نتيجة بدء ازدهار تجارة القطن البخرية ، ومع ذلك قلت أعداد السفن العاملة فى البحر الأحمر مثلما قلت تلك التى كانت فى البحر المتوسط ، وأصبحت المضلة الحقيقية التى تغطى نموذجاً للدهور ، سفينتان فى السويس عليهما القيام بأعباء أربعة من قبل ، واثنان فى البحر المتوسط ليس بوسعهما فعل الكثير ازاء تطور حركة التبادل الخارجى خاصة فى ميناء الاسكندرية ، ومن ثم بدت الصورة مهلهلة لامكانات البحرية التجارية المصرية فى أواخر عهد سعيد باشا .

ومع تولى اسماعيل باشا مقاليد الحكم ، وقد اتضحت لديه الصورة هكذا ، كان من الطبيعى أن يترك مدى القصور الذى يعترى النشاط

(٣٩) « فرمان تأسيس المجيدية » ، والنصوص الأصلية ضمن ملاحق الدراسة غير المنشورة بجامعة عين شمس ١٩٩١ ، للباحث وب نفس عنوان هذا الكتاب .
(٤٠) داد الوثائق القومية (ديوان عمية سنية) : دفتر ٥٢٦ أولر ، قسم ثانى ، بند سائرة ، بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ (١٨٦٣) أمر صادر الى المذكورين منهم عبد الرحمن رشدى بك ناظر الواپورات بالسويس ، ص : ٥٥ ، - المصدر نفسه : أمر صادر الى عبد الرحمن رشدى بك مدير الواپورات للميرية ، ص : ٥٥ .
- مخططة ١٠٢ تراجم دقاتر ، ملف ٤١ أوامر صادرة ، أمر رقم ٥٢٣ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٧٩ هـ ، صادر الى عبد الرحمن رشدى بك مدير الواپورات للميرية فى البحر الأحمر .

البحرى ، ولما كانت لديه الرغبة الحقيقية فى تطوير هذا النشاط من ثم أصدر أمره العالى فى ٢ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (٢١ مايو ١٨٦٣ م) بإبطال مصلحة الواپورات الميرية ، وتضمن هذا الأمر التنويه الى أن الواپورات الميرية « مصدرة ادارتهم بواسطة قومية ميرية » (٤١) ، وأنه يتم اقفال حسابات المصلحة لنهاية ٢٤ بشنس ١٥٧٩ (٣١ مايو ١٨٦٣) (٤٢) ، حيث كان تاريخ الاقفال هذا ، هو بداية قيام « الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية » ، ومعها تبدأ حلقة أخرى .

وتجدر الإشارة الى أن حسابات المصلحة الملفة وكافة دفاترها أرسلت الى ديوان المالية بتاريخ ١٧ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) (٤٣) ، كما أنه تم استخدام مطبوعات المجيدية نفسها دون تغيير جوهرى فى الدفاتر ، بالإضافة الى أنه على الرغم من هذه التحولات ، فإن اسم المجيدية ، ظل مستمرا فى القرارات الثمانية حتى السنوات الأولى من عهد اسماعيل باشا (٤٤) ، وربما كان مرجع ذلك عدم قيام سعيد باشا بإخطار السلطان بالتماس الفاء ما يحمل الاسم المجيدى لحساسية مثل هذا الطلب ، كما أن المصلحة ومصر ذاتها تابعتان له ، أو قد يثار القول بأنه كان يوسع اسم المجيدية ان يستمر عنوانا كما هو فى ظل ملكية الميرى ، ولكن حتى هذا القول ليس له من الأسانيد التى تثبت التغير فى طبيعة الملكية من شركة الى مصلحة حكومية ، وربما كان هذا التحول نتيجة وجود الأزمات السياسية بين السلطان والباشا بسبب القناة تارة ، والأجانب المضادين تارة أخرى ، علاوة على موقف سعيد باشا من حملة المكسيك التى عاصرت الفترة ، وأصابته هى الأخرى جو العلاقات بينهما بالفيوم ، ومن ثم كان الإطاحة بالاسم المجيدى جزءا من هذه الآثار .

« على كل » فقد كانت الشركة المصرية بداية جديدة فى ظروف مختلفة ، وذلك ما يناقشه العنصر التالى .

-
- (٤١) - (دواوين الخدمات - مجيدية) : سجل م/٤/٦ رقم ٨٠ بتاريخ ٢ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ، من باشماون جناب خديوى الى حكمة المدير ، ص : ٢٨ .
 - سجل م/٥/٣/٦ صادر عربى الادارة ، رقم ٣٣٧ بتاريخ ١٤ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ ، من مدير الواپورات الى يعقوب أفندى وكيل السويس .
 (٤٢) - : سجل م/٥/٣/٦ صادر عربى أفندى الادارة ، ترجمة خطاب باللغة الفرنسية بتاريخ ١٥ يولية ١٨٦٣ من المدير الى الخواجة ديرفيو ، ص : ٣٦٧ .
 (٤٣) - : سجل م/٧/١ صادر عربى أفندى الادارة ، سايرة بتاريخ ١٧ صفر ١٢٨٠ هـ ، من وكيل الواپورات البحر الأسمر الى وكيل للمالية ، ص : ٢٩ .
 (٤٤) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مخططة ١٢٥ فرمات ، ترجمة فرمات ٨٦٨ بتاريخ أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، من السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر .

ثانيا : فى عهد اسماعيل باشا ١٨٦٣ - ١٨٧٩

من خلال ما سبق تناوله من ظروف قيام النشاط البحرى ، بات واضحا أن مقدرات هامة كانت تنتظر البحرية التجارية المصرية فى صورتها السالفتين الشركات والميرى ، حيث تطورت بنية المجتمع وعلاقاته الخارجية على مختلف الأصعدة ازاء هذا النشاط ، وذلك منذ بدايات حكم اسماعيل باشا ، بدءا من شخصية الحاكم ونمو ثروات كبار الملاك والأجانب ، التى تدفعهم للمشاركة فى مثل هذه المشروعات ، ثم تطور ظروف الموقع الملاحي ، وكذلك عمليات التبادل الخارجى المختلفة •

لذلك فقد شهد هذا العهد مشروعات فاقت ما تم فى عهد سلفه ، ففى البداية جاءت الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ثم حولت الى العزيرية ، وان كان قد تمت تصفية الأخيرة وآلت موجوداتها الى مصلحة حكومية قامت على إئتمرها وعرفت بمصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، أو مصلحة الواپورات الخديوية حسبما كان يطلق عليها فى بعض الأحيان ، وقد كانت هذه المشروعات الثلاثة واضحة المعالم فى محاور النشاط الملاحي ، بدرجة فاقت فى الواقع ، ما كان على شاكلتها فى عهد سعيد باشا ، ليس هذا فحسب ، وإنما تفوقت فى الامكانيات من حيث أعداد السفن والعدة وغيرها •

وإذا كان النشاط البحرى فى أواخر عهد سعيد باشا قد انتهى الى حالة من التقهقر ، الا أنه وفر فى الواقع تجربة خاضتها رؤوس الأموال المساهمة ، كما وفر خبرات ملاحية ، فضلا عما وجد من السفن ، أى أن عهد سعيد باشا وفر نواة يمكن أن تثمر فى عهد اسماعيل باشا ، وهذه النواة ازاء تنوع أو تطور أطرافها أو الظروف الملائمة ، يصبح لديها القدرة على مزاوله النشاط ، ومن ثم تكون البداية •

المرحلة الأولى : الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية :

بعد أشهر قليلة من ارتقاء اسماعيل باشا كرمى الحكيم ، وفى بدايات شهر ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (أواخر مايو ١٨٦٣) ، اجتمع بضعة أشخاص

من كبار الملاك المصريين ذوى المناصب ، مع بعض المستثمرين الأجانب ،
ومن بينهم ذوو الخبرات الملاحية (٤٥) .

وقد انتهوا فى اجتماعهم هذا الى الاتفاق على تأسيس شركة ملاحه
بحرية باسم « القومبانية المصرية فى سياحة السفن البخارية (التجارية) » ،
ونطاق عملها البحران الأحمر والمتوسط ، ثم قاموا بتحرير التماس من
خمس عشرة بنداً ، يتضمن أموراً تنظيمية وإدارية ، لكى يتم تقديمه
للخديوى اسماعيل للحصول على الموافقة والإذن بقيام الشركة .

وقد تمت موافقة الباشا وصدر أمره العالى المؤرخ ٥ ذى الحجة
١٢٧٩ هـ (٢٤ مايو ١٨٦٣) موجهاً الى عبد الحليم باشا ، وقد جاء فى
مقدمته ما نصه :

« قد علم لنا الانهاء المقدم من مؤسسين القومبانية .. وعلى حسب
الرضى والقبول ، قد وافق لدينا اعطاسهم الرخص المتفضية والمساعدات
فيما يلزم لمدة ثلاثين سنة ، على الأوجه المبينة والشروط المشترطة ، فيما
اقتضى تدوينه بالخمس عشرة بنداً .. بيان ما اشترط فيها من الاجراء
بموجبه فى هذا الخصوص ، وان تكون تلك القومبانية تحت رئاسة دولتكم ،
ولاجل الاجراء بمقتضى ما فيها ، ينقى التنبيه على المؤسسين المذكورين
بأعمال النظامامة اللازمة .. كى يورودها لطرفنا والمعلومية بما يصير
ترتيبه ... يتحرر لبولتكم » (٤٦) .

ويمكن التوقف هنا امام عدة نقاط ، أولاً : ظروف الاجتماعات
التمهيدية ، ثانياً : بنود الانهاء (الالتماس) ، ثالثاً : اختيار عبد الحليم
باشا ، رابعاً : النظامامة (اللائحة الأساسية) ..

(٤٥) ضم هذا الاجتماع كل من (اسماعيل رافى باشا ، باشمعاون جناب داوى
« الديوان الخديوى » ، محمد شريف باشا رئيس مجلس الأحكام المصرية ، نوبار باشا ،
عبد اللطيف باشا مأمور فابريقات وعمليات بولاق ، احمد طلعت (طلعت أحمد) باشكاتب
الديوان للخديوى ، حسين شيرين باشا « مأمور ضبطية اسكندرية ، ومن المستثمرين الأجانب
ادوار درويو (درقيو) ، ماكسيوس سكاكينى ، ذى ستيادينوه) ، وقد جاءت هذه الوظائف
دار مقرونة بتوقيعاتهم عن دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : المخططة الأولى
للكل الأول ، ملحق قرار جنسية القومبانية المصرية بتاريخ ٢٧ صرم ١٢٨٠ هـ
(يونيه ١٨٦٣) .

(٤٦) للصدر نفسه ، وقد نشر هذه النصوص عن وثائقها الأصلية كل من : أنين
سامى : تقويم النيل ، مج ٢ من ٣ ، ص - ص : ٤٨٣ - ٤٨٥ ، - د. شوقي الجمل :
الوثائق السياسية .. ص - ص : ٣٥٥ - ٣٥٩ .
- محمد رشدي : نظامات القومبانية العزيرية المصرية ، للطبعة المصرية ، مصر ١٢٨١ هـ ،
ص - ص : ٢ - ٩ .

فبالنسبة لتلك الاجتماعات التمهيدية ، من المرجح أنه مثلما وجدت دوافع التأسيس لدى المؤسسين ، جرت مشاورات مسبقة مع الخديوي ذاته ، وهذه ليست مستبعدة ، حيث علاقة القرب تلازم غالبيتهم ، اما بحكم موقعهم الوظيفي ، أو المحيط العائلي خاصة لدى المصريين منهم ، وصلة التفوذ لدى العنصر الأجنبي ، يفسر ذلك ما نصت عليه المقدمة من تقديم المساعدات ، وكذلك اشارة لاندر الى أن الخديو هو الذي نظم تشكيل هذه الحفنة (٤٧) .

وقد كانت مساعدات الميري تشتغل على الأراضي والأماكن التي تلزم لبناء المكاتب ومحلات الأشغال والورش وغيرها مما يلزم الشركة ، وذلك تبعاً لما احتواه البند السابع من الانهاء ذاته ، أما البند الثامن فقد أشار الى أن الانشاءات التي تتم عند انتهاء مدة الرخصة يصير تميمتها وتشترتها الحكومة ، ثم ضمن البند العاشر تقسيط أثمان السفن المباعة من الحكومة للشركة ، بدون فوائد على عشر سنوات ، بينما أعفى البند الرابع عشر زيتها وفحمها وشحمها من رسوم الجمارك (٤٨) .

فإذا كانت مثل هذه المساعدات المجانية وجد قريناً لبعضها في فرمان السلطاني الخاص بالشركة المجدية ، فإن البند الثاني عشر جاء شيئاً مختلفاً تماماً ، وغير مسبوق في قمة تشجيع الحاكم لهذا المشروع ، إذ على الرغم من أن الأرباح تعود على المؤسسين ، إلا أن هذا البند تضمن تعهد الحكومة بدفع فائض (ربح) بنسبة ٦٪ سنوياً على رأس المال الذي يتم دفعه ، وتعويض الفارق الأقل من هذه النسبة ، في حالة عدم تحقيق الشركة النسبة المشار إليها (٤٩) .

ولم يكن من المنطقي أن يطلب المؤسسون ضمانات الربح هذه واجمالي المساعدات ، ما لم يكن الباب مفتوحاً من جانبهم ، وربما يرجع هذا إلى ما شهدته بداية عهده من إزدهار اقتصادي ، فضلاً عن شخصيته ذاتها التي تمثرت دوراً هاماً يمكن أن تقوم به البحرية التجارية لصالح مصر ، وهو ما عبر عنه لاندز بقوله « كان من أعز أمانيه أن توجد في مصر بحرية تجارية » (٥٠) ، أو ربما كانت هذه الضمانة للربح ضمن التشجيعات الخديوية ، التي تعوض الشركة عن تعهداتها بنقل منقولات الحكومة بتعريف

(٤٧) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ١٣٥ .

(٤٨) دار الوثائق القومية (مخطوطات العزنية) : جريد رشدي ، نظامات التومانية الخديوية المصرية ، ص - من : ٢ - ٦ .
(٤٩) المصدر نفسه .

(٥٠) دافيدس لاندز : للرجع السابق ، ص : ١٣٥ .

مخفضة بالإضافة الى ترجيح مشاركة الباشا في رأسمالها ، ومن ثم تصله نسبة من أرباحها .

أما بالنسبة لبنود الالتماس الخمسة عشر ، فانه بالإضافة الى ما تم تناوله ، تجيء خلاصة المتبقي منها متمثلا في أولها الذي يؤكد الرئاسة لعبد الحليم باشا ، وأما مدة الامتياز البالغة ثلاثين عاما ، فهي تبدأ من تاريخ التصديق على النظامنامه ، وأما الثاني فقد أشار الى أنه اذا لم يتم ادارة الشركة في خلال سنة من تاريخ التصديق هذا ، فالرخصة تصبح « باطلة شرعا وحقا بدون اقتضاء الى اخطارهم مقدما من طرف الحكومة » .

وقد أشار البند الثالث الى ضرورة عرض النظامنامه على الباشا لأجل التصديق عليها ، ورأس مال الشركة « يقتضى أن يكون أربعمائة ألف ليرة انجليزية » (٢٠) ، ثم ذكر البند الرابع ترتيب (تسيير) السفن التجارية بالبحرين الأحمر والمتوسط ، وقد تناول الخامس تنظيم عملية الاستخدام والتبادل بين عمالتها البحرية وعمالة الدونما . وقد نص على أن يكون ضباطها وبحريتها مصريين ، ثم أورد في اشارة واعية هذا النص : « ولنا الحق في وضع ضباط وتلامذة بحرية في مراكب هذه القومانية من الذين نريد تعليمهم علم البحر ، لا يزيد عن ستة أشخاص في كل مركب (سفينة) (٢١) » . مع بعض تفصيلات أخرى توضح ادراك الحاكم لأهمية سفن البحرية التجارية في توفير الخبرات الملاحية العلمية .

وذكر البند السادس إمكانية استخدام الحكومة لسفن الشركة عند الاحتياج والضرورة مقابل ما يتم الاتفاق عليه برضا الطرفين .

وعلى اثر بنود المساعدات السالف الاشارة اليها ، يجيء البند العاشر متضمنا اعطاء الحكومة للشركة أربعة سفن بالبحر الأحمر وسفينتين بالبحر المتوسط (٢٢) ، على أن تدفع الشركة اثمانهم التي يتم تقديرها بمعرفة أهل الخبرة ، على أقساط لمدة عشر سنوات وبشون فوائد .

وقد جاء في البند الثالث عشر ، أنه بما أن هذه الشركة مصرية ، فمن ثم تنفذ عليها الأحكام والقوانين المصرية ، وكذلك على جميع من يدخل

(٢٠) يقصد باللغة الانجليزية « البنية الانجليزية » . وقد كان هذا اللفظ يرد في الوثائق حتى بالنسبة للجنبة للصري ، الذي كان يشار اليه أحيانا « ليرة مصرية » . وقد أخذت عملة رأس المال هذه بعد ذلك ، ثم عادت ثانية .

(٢١) سيتم تناول الفروق بين المركب والسفينة البخارية وغيرها في الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية للصرية » .

(٢٢) كانت هذه السفن بخارية وهي « الحجاز ، لجند ، القباري ، جدة ، بالبحر الأحمر ، النيل ، الجعفرية » بالبحر المتوسط .

فيها من مستخدمين أو أصحاب حصص ، « مهما كانت حكومتهم المنسوبة إليها ، ومهما كان شأنهم » ، وقد كان هذا النص أكثر مواسمة لبدليات عهده أكثر من نياتته بعد تأسيس المحاكم المختلطة .

ثم انتهت الموافقة على الالتماس بالبند الخامس عشر ، الذي أعطى الشركة الحق في شحن سفنها بنظم « السيكورناه » (التأمين البحري) ، وتعطى ما تريد إعطاؤه من سفنها (تاجيرا) بنفس النظام ، ولكن حسبما يستحسنه مجلس الإدارة (*) .

تلك هي الصورة التي انتهى إليها التماس مؤسسى الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية ، وتجدر الإشارة الى أن اسماعيل باشا ، أصدر قرارا بقيامها كشركة مصرية دون إخطار السلطان العثماني ، وربما كان ذلك نزوعا مبكرا منه لبلورة نشاط ملاخي مصرى فى البحار مع ملاحظة أن رايات وأعلام السفن عثمانية ، ويرجع أن ذلك النزوع كان تمشيا مع طموح شخصى من الباشا ، أو نتيجة قوة الدفع التي وجدت لدى مؤسسيها رغبة منهم فى المشاركة بنشاط ملاخي فى الحركة التجارية ، التي ازدهرت مع بدايات عهده نتيجة تجارة القطن ، أو ربما بدا الأمر للباشا آنذ على أن المشروع مصرى بحث له أبعاد سياسية وعلى أساس أنه ورث مصلحة حكومية لها الصبغة التجارية فى البحار هي مصلحة الوابورات الميرية التي انتهى إليها عهد سعيد باشا ، ومن ثم بدا التحول فى المسمى أمرا ميسورا وكأجراء إدارى داخلى يمكنه اتخاذ القرارات بشأنه ، ومن ثم كانت موافقته على قيامها دون موافقة سلطانية .

لكن يبدو أن الدولة العثمانية كانت لها عيونها التي تراقب من خلالها الأنشطة المصرية ، وأنه قد وصلت الى السامع السلطانية معلومات قيام هذا النشاط ، ومن ثم وجد اسماعيل باشا نفسه مضطرا لأن يخطر السلطان العثماني فى ١٥ رمضان ١٢٨٠ هـ (أواخر فبراير ١٨٦٤) بأنه قد أذن بقيام الشركة المجيدية السابقة ثانية ودون إشارة للشركة المصرية ، وذلك بما نصه أن الشركة المجيدية التي انتهت منذ فترة ، « قررنا أعادتها وأذنا فى أعادتها مرة ثانية » (٥٢) ، وهو ما صدر فى أعقابها فرمان السلطاني بقيام شركة أخرى هي « العزيزية » بناء على طلب الباشا وتسميتها كذلك نسبة للسلطان عبد العزيز .

(*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل التالى « الإدارة العمومية للبحرية التجارية المصرية » .

(٥٢) « د شوقي الجبل : الوثائق السياسية ، ص ٣٧٠ ، ٣٧١ .

إذلك فقد تضمن فرمان الصادر للعزيزية في ذي الحجة ١٢٨٠ هـ
(مايو ١٨٦٤) : -

« وزيرى ذو المعالى اسماعيل باشا ، عندما يصل توقيعى الرفيع السلطانى ، فليكن معلوما أنه أنهى فى كتابكم الوارد أن شركة البواخر المجيدية التى أسست لمدة ثلاثين عاماً ، وإن يكون ٦٪ من أرباحها تحت ضمانات الحكومة وبشروط أخرى .. والتمس لذلك موافقتنا .. ونسبتهما باسمنا السلطانى ، وتعديل الشروط المندرجة من قبل وفقاً لما يقتضيه الوضع الجديد .. » (٥٣) .

وكما هو ملاحظ ، فإن هذه المقلمة تنصرف على النصوص التى قدمها مؤسسو الشركة المصرية بينما يلاحظ فى هذا النص أنه لم يرد ذكر الشركة المصرية ، وإنما جاء ذكر الشركة المجيدية التى انتهت منذ فترة قبل نهاية عهد سعيد باشا ، ومع ملاحظة أن العزيزية كانت نسبة للسلطان عبد العزيز قامت على اثر تحويل « المصرية فى سياحة السفن » الى هذا المسمى الجديد ، وهذا الأمر أن ما أخطر به اسماعيل باشا السلطان هو المسمى المنسوب للسلطان السابق عبد المجيد حيث المجيدية ، ولم يرد ذكر « المصرية » لحساسية مثل هذا الموضوع فى وقت الاقتراب من الاتفاق العثمانى المصرى بالنسبة لمسألة القناة ، وهو مشروع ملاحى يتصل مباشرة بالنشاط البحرى .

حقيقة وكما ذكر الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى فى رؤيته أن اسماعيل « كان يريد أن ينشئ ملكية كذلك التى أعجب ببريقها فى الغرب ، ... ويصدر فى ذلك عن طموح شخصى لحياة تلك الملكيات ، وقد وضع خطته على أساس انقاذ مصر من المصير الذى يعرضها له ارتباطها بالإمبراطورية العثمانية ، التى كانت تسير فى طريق الانهيار ، والسعى الى تحقيق وضع جديد .. » (٥٤) .

نعم هذه حقيقة تاريخية ، ولكن حتى مثل هذه الحقيقة لم تكن تستطع التعبير عنها المشروعات بصورة جلية فى هذه الفترة المبكرة ، اذ على الرغم من محاولة إبراز نشاط بحرى مصرى فى البحار ، فإن المسمى كان يمكن التراجع عنه خاصة بعد زيارة السلطان عبد العزيز الى مصر ، ومن ثم لم يستجر مسمى « الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية »

(٥٣) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مخططة ١٢٥ قرمانات ، ترجمة لمران رقم ٨٩٨ بتاريخ أوائل شهر ذي الحجة ١٢٨٠ هـ ، ينفرد السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا وإلى مصر .

(٥٤) د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق : ص ١٨ ، ١٩ .

أكثر من قرابة العام ، خاصة وإن هذه البدايات كانت تبدو خلالها ضرورة العلاقات الودية العثمانية المصرية ، كما أن هذا المسمى لم يكن تغييره ماسا بجوهر عمل السفن وإنما يمكن أن تتمتع - من جراء التصديق السلطاني - ببعض المزايا العثمانية .

أما بالنسبة لمسألة اختيار عبد الحليم باشا (*) لرئاسة الشركة المصرية ، فإن ذلك يعكس في الواقع عدة أمور : أولا : يدل على ما أولاه اسماعيل باشا من اهتمام لها ، حتى أنه اختار لرئاستها من كان مسلكه إزاءه في بدايات حكمه وديا ، وجسميا يذكر البعض « كان يعطف عليه ويرعاه ويثق فيه » . وثانياً عنه في ولاية مصر حين (زار) الإستانة للمرة الأولى « (٥٥) » .

ثانياً : أن يكون ذلك الاختيار دليلا على الرضا في محاولة كسب رد هذا العم ، وذلك في مواجهة وجود الخلافات بين اسماعيل باشا مع أخيه مصطفى فاضل باشا في هذه الفترة (*) ، أو يكون ذلك لدوافع إنسانية في احترامه هذا العم .

ثالثاً : لأن عبد الحليم باشا كان على علاقة طيبة بالأمير مصطفى فاضل ، الذي كان وزيرا للمالية بالباب العالي ومن ثم فربما كان من أثر هذه العلاقة تيسير أمور هذه الشركة لدى الباب العالي ، ومن ثم يعتبر كسبا للشركة والوالى .

(*) هو محمد عبد الحليم بك (باشا) ١٨٣١ - ١٨٩٤ : ابن محمد علي باشا ، أرسل إلى فرنسا ضمن بعثة ١٨٤٤ والتحق بالمدرسة الحربية المصرية بباريس ، وأتم علومها ، ثم التحق بمدرسة العلوم والفنون ، ثم عاد إلى مصر أوامر عهد أخيه إبراهيم باشا ، واضطلع بمياس الأول ، وعينه حاكما عاما للسودان ، ولا صدر فرمان الولاية ١٨٦٦ لاسماعيل باشا ، تفر من ذلك وذهب للإستانة وعينه الدولة العثمانية عضوا في مجلس شورىها ، وظل بها إلى أن توفي ١٨٩٤ .

- عن طوسون : البعثات العلمية من عهد محمد علي إلى عهد اسماعيل ، مجلة أركان حرب الجيش المصري : العدد عام ١٨٧٥ ، ص - ص : ٣١٧ - ٣١٩ .

(٥٥) د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ٥٩ .

(*) يذكر البعض أن تلك الخلافات كانت بينهما لكونهما غير أشقاء ووجدت خلافات بين والدتهما حيث كانت كلاهما تحاول أن ينال ابنها عرش مصر ، ولكن جاءت ولاية اسماعيل أولا ، واستمرت البغضاء بينهما من أجل ذلك منذ الصغر ، وبعد أن أصبح مصطفى فاضل وزيرا للمالية في الإستانة كان يدس لإخيه اسماعيل بالإضافة إلى محاولته إيجاد أعين له يراقب اسماعيل وتصرفاته ، كما أن محاولة اسماعيل باشا - التي تمت بعد ذلك - في تغيير نظام الولاية تحت مصطفى فاضل تماما عن عرش مصر بعد أن كان التأييد لاسماعيل مقبل تعديل الولاية ، وقد سادت العلاقة بعد ذلك بين عبد الحليم باشا وإخيه .

- المرجع نفسه ، ص - ص : ٥٨ - ٧١ ، جون مارلي : مرجع سابق ، ص - ص : ٣١٥ - ٣١٧ .

على كل ، فقد مضت الشركة في طريقها ، لتصل معها بعد الانتهاء
(الالتماس) المبذون الى النظامنامه ، التي ركز الأمر العالي السابق على
ضرورة تقديمها لتتم الموافقة النهائية ، والتي يبدو أنها كانت معدة
وجاهزة ، حيث صدر على اثر تقديمها الامر العالي في وقت لاحق ١٥
ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (يونية ١٨٦٣ م) ، والذي يفيد اعتمادها على حسب
الرضى والقبول ، تبعا للخمسة عشر بندا التي سبق التصديق عليها في
الالتماس .

وكانت تلك اللائحة (النظامنامه) تحوى واحدا وثلاثين بندا ، تتعلق
« بالأحكام والمعاملات والاشتراطات وعقد المجالس والجمعيات ، حسبها
يلزم فيما يختص بأشغالها وإدارة مصلحتها ونحو ذلك » (٥٦) .

ومن خلال مطالعة النصوص التي تم التصديق عليها ، نجد بضعة
إضافات في بعض التفاصيل ، فقد تقرر أنه حتى تصبح الشركة سارية
الشان كشركة ملاحية تجارية . لا يتم ذلك الا بعد الاكتتاب في ربع
الحصص (٥٧) ، وتحدد رأسمالها بالعملة الفرنسية (*) « مليونان فرانسة
من ذوات الخمسة فرانسيسكات ، ويخصص ذلك على ٢٠٠٠٠ حصة لكل
حصة مائة فرانسة من ذوات الخمسة فرانسيسكات » ، وتدفع هذه
الحصص على دفعات ذكرت اللائحة أنها بنسبة مئوية تبعا للمائة
فرانسة من ذوات الخمس ، بواقع ١٥ (فى المائة) عند الاكتتاب ، وبعد
ثلاثة أشهر « عشرة » وبذا يكتمل ما يوازي ربع الحصة ، ثم ١٠ (فى المائة)
كل ثلاثة أشهر مع النص « ان اقتضى الحال » ، ولم يوضح النص كيفية
اتمام الدفع بالنسبة للدفعة الأخيرة ونسبتها (٥٨) .

أما أوراق الحصص ، فيصير تحريرها باللفات التركية والعربية
والفرنسية ، على نموذج يتم تحديثه بمعرفة مجلس الإدارة وتستخرج هذه
الأوراق من دفاتر قسائم ، يوقع عليها من ثلاثة من أعضائه ، وعليها خاتم

(٥٦) أطلق عليها محمد رشدى سابق ، ص - ص : ٨ - ١٥ « النظامات القديمة » .

- د - شوقي الجمل : الوثائق السياسية ، ص - ص : ٣٦٠ - ٣٦٨ ..

(٥٧) البند الأول من النظامنامه .

(*) يرجح أن تغيير العملة الى الفرنسية من ذوات الخمسة فرانسيسكات لكونها من
الفضة ، ونتيجة غزو الفضة أسواق مصر في تلك الفترة واحتفاظها بقيمتها في مصر في
الوقت الذي انهارت فيه في أوروبا ، وكان هذا من الأخطاء التي وقعت فيها الشركة اذا كان
ذلك على حساب الذهب ، ولم يستمر ذلك طويلا ، حيث عادت العملة الى الجنيه المصري
ثم الانجلىزى ، وذلك فيما بعد .

(٥٨) البندان الثالث والسابع من نظامات الشركة المصرية : عن محمد رشدى ..
المرجع السابق .

أو شعار الشركة ، وعند عدم تادية الدفوعات ، يتم احتساب ربيع عن كل يوم تأخير يواقع ٦٪ سنويا ، وإذا تأخر عن شهر ، فمن حق الشركة بيع الحصة لآخرين (٥٩) .

ثم احتوت البنود المتبقية أمورا ادارية ، كتنظيم كيفية تشكيل مجلس للإدارة ، والجمعية العمومية ، وقد أشارت الى أن مقر الشركة بالإسكندرية ، وإذا دعت الضرورة من أنه يكون « بمصر القاهرة فلا مانع » ، وكان اختيار الإسكندرية في تلك الآونة له مبرراته ، حيث هي ميناء مصر الأول في الحركة الملاحية ، فضلا عن وجود مقار القنصليات الأجنبية والتوكيلات للملاحة والبيوت التجارية التي تسهم في التجارة البحرية والنقل ، بالإضافة الى حركة التبادل الخارجى النشطة به .

وعلى كل ، إذا أمعنا النظر في هذه النظامات وما سبقها من نصوص ، يلاحظ أنه لم يرد نص واضح يحددها أية نوع من الشركات هي ، فالشركة الجديدة أشير في المادة الثانية من فرمان تأسيسها الى المساهمين فتم تصنيفها كشركة مساهمة (٦٠) ، وبالإطلاع على بنود الشركة المصرية ، فإن الإشارة التي جاءت في هذا الخصوص ووجدت في المقدمة ذكرت أنها « قومية بانية المؤسسين » (٦١) .

وإذا قورنت هذه الإشارة بما جاء في قانون التجارة - الذي كان في الوقت السابق أو اللاحق وتصنيفه للشركات ، نجد بابه الثاني يتناول أنواع العقود التجارية ، وجاء في الفصل الأول عن الشركات ذكر أنواعها بأنها ثلاثة « تضامن - توصية - اسهام (مساهمة) » (٦٢) ، وبمقارنة هذه الأنواع مع ما ذكر في لائحة الشركة المصرية في سياسة السفن ، يتضح أنها من النوع الأول « التضامن » ، ثم تدرجت بعد ذلك الى النوع الثاني « توصية » على صعيد التطور صوب المساهمة ، وهذا ما تفسره ممارسات التأسيس والمشاركة .

(٥٩) نفسه : البنود الرابع والعاشر .

(٦٠) راجع نص « فرمان للجديدة » ، وسبق الإشارة الى مصدره في ذاك الوثائق

القومية .

(٦١) راجع : نصوص فرمانات ونظامات لشروعات بحرية تجارية أخرى ضمن ملاحق

دراسة الباحث غير المنشورة بجامعة عين شمس ١٩٩١ .

(٦٢) للمزيد : - القوانين التجارية « الصادر أمر طبعها بالأوامر السلطانية » بيروت ١٢٧٥ هـ/ ٢٨٥٩ ، مصر المحروسة ١٢٧٦ هـ/ ١٨٦٠ المخطوطة بدار الكتب القومية تحت رقم « قوانين ١٤٤٢ » .

- قانون التجارة : الطبعة المصرية ط ١٢٨٥ هـ ، ١٢٩٢ هـ ، ١٢٩٩ هـ ، مخطوطة جالدار ذاتها برقي « قوانين وأحكام ١٨١ ، ٤٤١ » وهي ذاتها مطابقة للقوانين السابقة ، ص - ص : ٦ - ٨ .

قالت شركة خين قائمت على الأشخاص واعتبارات الثقة المتوافرة فيما بينهم ، كانت تنحى فى المقام الأول بالتضامن فيما بينهم ، ولم تكن فى ذلك تختلف عن واقع ظروف المجتمع المصرى ، ازاء بروز فئة كبار الملاك والباشوات الذين كانت تربطهم الصلات العائلية أو الوظيفية بين بعضهم البعض أو بالأمرأة الحاكمة وهؤلاء يسهل تضامنهم مع الأجانب المقربين من الباشا ، أو بالأحرى حيث تلتقى مصالحهم جميعا فى المشروعات ، وهذه العناصر شهدت فى تلك الآونة ومنذ عهد سعيد باشا نمو ثرواتهم التى تمكنها من القيام بمشروعات كبيرة ما دامت ظروف قيامها متاحة ، كما أن امكانية تضامن هذا العدد البسيط ممكنة ، حيث لم تكن المساهمة قادرة على استقطاب اقبال الجموع ، فى أعقاب التجربة الفاشلة فى أسهم الشركة السابقة « المجيدية » ، والتى كانت قد انتهت قبل سنوات قليلة .

وقد حاول البعض تفسير توجهات المشروعات لهذا النوع من الشركات فى ذلك الوقت ، بأن معظم شركات ذلك العهد كانت من قبيل شركات الأشخاص ، وأخصها شركات التضامن ، حيث كان يناسب هذا النوع من المشروعات ورغبة كثير من المستثمرين فى قصر شركاتهم على بعض أشخاص بالذات ، ممن يرتبطون معهم ببعض الروابط الشخصية القوية ، فيقبلون مشاركتهم على نحو يضمن لهم المساهمة المباشرة فى شئون الادارة (٦٣) .

وقد أكدت نصوص الادارة هذه الحقيقة ، حيث أشارت الى تكوين مجلس الادارة من العشرة أعضاء المؤسسين مدة الخمس عشرة سنة الأولى ، وبعد انتهائها يتعين قدر الثلث بمعرفتهم بالانتخاب ويضم للثلثين ، وهكذا احد الثلثين الباقيين فى الخمس سنوات التالية ، الى أن يكون الثلث المتبقى فى الخمس سنوات الأخيرة (٦٤) .

أما توزيع الأرباح ، فقد كانت بواقع ١٠٪ لأعضاء المجلس (الادارة) ، ١٠٪ نقود احتياطية (بالخرينة) ، ٨٠٪ لأرباب الحصص (٦٥) ، وعلى هذا الأساس بدأ مجلس الادارة من بين المؤسسين ، وهؤلاء كانوا متضامنين معا فى تأسيس الشركة ، أما مسيرة التطور صوب شركات المساهمة ، فقد مرت بالتوصية ، ولكن يتبغى الإشارة الى أن الفروق التى تحددها المراجع الاقتصادية الحاضرة لم تكن موجودة بذات الدقة خاصة ازاء شركات التوصية ، لأن الشركة المصرية قرر مؤسسوها اتاحة الفرصة لقبول مساهمين وذلك عند زيادة رأسمالها ، وكان ذلك يعنى اتجاههم لاستثمارات

(٦٣) د. حسين خلاف : مرجع سابق ، ص : ٣٧٤ .

(٦٤) البند الحادى عشر ، من نظامات الشركة لمصرية .

(٦٥) نفسه : البند التاسع عشر .

الأموال رغم قيامهم كمؤسسين ، ومن ثم وجد المؤسسون والمساهنون ، وهذا التداخل جسد هو الآخر نموذجاً للمداخلات في مشروعات الفترة في طريقها لتلمس النموذج التطبيقي الأمثل لشركات المساهمة ، ولكن ما يعيننا من هذا الأمر عدة حقائق أهمها استمرار المؤسسين في الإدارة بموجب النصوص السابقة ، التي لم تتغير وإنما التغير كان في زيادة رأس المال الذي وافق عليه الخديوي اسماعيل في ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) وأصبح ٨٠٠.٠٠٠ جنيه مصرى تقابل ٤٠.٠٠٠ حصته ، وقد عبروا عن ذلك « أنه طلاق (قدر) ثان » (٦٦) أى ضعف السابق .

وكان هذا التطور انعكاساً للظروف التي سادت المجتمع في تلك الآونة ، حيث ازدهار التجارة البحرية من جراء تجارة القطن ، وكانت مصالح الجميع تدفعهم الى الاستثمار الملاحي سواء بالنسبة لتصريف الانتاج الوفير من الأرض الزراعية ، أو انتهاز فرصة ازدهار النقل البحرى ومن ثم زيادة أعداد السفن ، كما أن من شأن هذه العوامل أن تحقق زيادة في الربح ، وبالتالي تدفع الآخرين من الجموع للمساهمة ، سواء تبعاً للاشغاض المؤسسين ومدى الثقة في مشروعاتهم أو جرياً وراء الربح .

عموماً فقد أشير الى أن السفن المقتضى ايجادها ٥ بخاربة للبخر المتوسط ، ٢ للبحر الأحمر (٦٧) ، وهذا بالإضافة الى السابق منها ، وهذا يعنى تطوراً على صعيد المشاركة المصرية في النشاط البحرى ، كما أصبحت الحصة عشرين جنيهاً ، على أساس ضمان الربح ٦٪ من الحكومة ، ونص البند الثالث مما يجب نشره ، أنه قد تعين وقت قيد الحصص الجديدة ابتداء من ١٠ ربيع الأول (٢٥ أغسطس ١٨٦٣) لغاية (نهاية) ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (١٤ سبتمبر ١٨٦٣) ، ويكون القيد في الاسكندرية لدى الخواجة ديرفيو وشركاه ، وفي القاهرة لدى الخواجة مكسيموس سكاكينى واخوته ، وفي السويس مصلحة الشركة ، وبالأقاليم المصرية « بحرئى وقيل بديوان كل مديرية ، بمعرفة ٥٠ مديراً ٥٠ » (٦٨) .

ثم أشار البعد الرابع الى أن نظم دفع هذه الحصص يواقع ١٥٪.

(٦٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : - المخططة الأولى ، الملف الأول ، صور قرار الجمعية فيما يجب نشره ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) .
- مخططة ١٥٢ « أسهم وحصص المساهمين » ملف حصص محرم - فى الحجة ١٢٨٠ هـ ، امر كريم بن اسماعيل باشا بتاريخ ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) بزيادة رأسمال الشركة .

(٦٧) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : نفسه « ما يجب نشره » ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) .
(٦٨) المصدر نفسه .

وقت القيد ، ثم ١٠٪ بعد مضي ثلاثة أشهر من تاريخه ، وبمعهما - أي الدفعتين - ، يكون الدفع عن كل ثلاثة شهور مرة ، بحيث لا يتم الدفع إلا بعد صدور قرار من المجلس ونشره قبل الدفع بخمسة عشر يوما (٦٩) .

وقد انتهى هذا القرار في بنده الخامس الى الإشارة بأن من يريد معرفة الشروط والنظم التي تم التصديق عليها من « ولى النعم » ٠٠ فليطلع (عليها) فى محلات الأقاليم والأماكن الميينة بالبند الثالث ، وبفيد هذا النص تنوع جهات قبول الحصص ، وبمعنى آخر قد فتح الباب أمام من يريد المشاركة بالأسهم ومن ثم كان ذلك تطورا على طريق اتاحة الفرصة أمام مساهمات الأقاليم ، ولم يعد الأمر قاصرا على فئة بعينها ، ولذلك يمكن القول بأن هذا التطور كان نواة لقيام شركة كبرى للمساهمة ، تحققت بعد ذلك فى العريضة .

ولعل هذا التطور يكشف عن دلالة أخرى على طريق المشاركة المصرية فى مثل تلك المشروعات تجسد التطور الاقتصادى والاجتماعى .

وفى هذا المجال يجدر التوقف أمام ما يورده لاندز بقوله « ٠٠ لقد نحدد رأس مال الاتحاد فى أول الأمر بـ ٤٠٠.٠٠٠ جنيه مصرى ، ثم خضع فى يوليو ، وأخذ المصريون معظم الأسهم ، فاسماعيل أخذ النصف والنبله وحفنة من أقاربهم وأصلقاتهم أخذوا ١٦.٠٠٠ أخرى ، بينما أخذ الأوروبيون ٢٦٨٩ سهما من بين ٤٠٠٠ خصصت لهم » (٧٠) .

إذا ، ثمة تطور ملحوظ قد حدث ، فمعنى تحديد نسبة لا تتعدى الخمس من الاجمالى للأوربيين ، فإن ذلك يرجع وجود ادراك مصرى لخطورة المشاركة الأجنبية ، وربما كان ذلك من أثر الشعور المؤقت المعادى من الباشا للأجانب ، وعلى حد قول لاندز « بسبب تعويضات التحكيم والقناة » (٧١) ، وعامة فإن توافر الغلبة للعنصر المحلى مفيدة فى ملكية هذا المرفق السيادى .

فى ذات الوقت ، فإن هذا الأمر يجسد وجود قدرة مالية لدى العناصر المصرية قادرة على أن تشق طريقها الاستثمارى ، وأنه لم تكن السيطرة للمال الأجنبى على الأقل فى هذا المشروع ، خاصة وأنه تم الاكتتاب الفعلى تبعا لهذه النسب المخصصة .

وإذا كان لاندز قد ذكر أن « هذه السيطرة الشاملة على رأس المال أمر غير متعمد ، فكل من اسماعيل وديرقيو ، كان يود وضع عدد كبير

(٦٩) نفسه .

(٧٠) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص ١٣٥ ، ١٣٦ .

(٧١) المرجع نفسه ، ص : ٢٦٩ .

من الأسهم في أوروبا ، اذ ان هذا يعطى للشركة مكانا في سوق رأس المال الدولي » ، فان حقيقة تأسيس الشركة لمؤسسيها ثم غلبة العنصر المحلي الذي اكتتب في المساهمة تنفي هذا القول ، ويرجع أن يكون قوله منطبقا على حصة الخديوي - رغم ما في هذا الرأي من وجهة في السوق العالمي - اذ ما راودته تلك الفكرة ، نظرا لطبيعة ملكية الشركة ، التي لم تكن بأكملها ملكا للباشا ، ومن ثم اذا كان عليه الاقدام على مثل هذه الخطوة ، فكان يجب عليه بداية تصفية انصبة المؤسسين والمساهمين الآخرين ، وعامة فهذا الرأي الذي ذهب له الباحث ، يؤيده ما يذكره لاندز نفسه مناقضا به كلامه السابق وذلك بما نصه « ٠٠ من المحتمل أن اسماعيل بالذات كان يفكر مقدما في تصفية جزء من حصته الضخمة التي كانت في الأصل ربع رأس المال فحسب ٠٠ » (٧٢) .

كذلك وجدت اشارات في بعض الوثائق تؤكد أن تفكير اسماعيل باشا في هذا البيع قد حدث ، ولكن ليس مع الشركة المصرية وانما ازاء أسهم الشركة العزيرية في فترة لاحقة (٧٣) .

وعلى كل ، فقد مرت « المصرية » في طريقها صوب « العزيرية » ، يمر اراحل أخرى ، وفي اطار هذا التطور المرحلي ، اتخذت الجمعية العمومية عدة قرارات تنظم أعمالها وادارة شئونها ، ففي ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ، وفي ٧ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (١٨٦٣) تمت الموافقة على شراء ست سفن تجارية أربع منها للبحر المتوسط ، واثنان للبحر الأحمر ، وان كان لم يتم شراء هذه السفن مجتمعة ، وانما تم شراء اثنتين من الشركة الانجليزية P & O ، وهما اللتان أطلق عليهما « دمنهور » وتعمل في ميناء الاسكندرية ، و « الحديدية » في السويس ، ثم تم شراء سفينة ثالثة عن طريق ادوارد ديرفيو وشركاه بمرسيليا أطلق عليها « سواكن » للعمل في البحر الأحمر .

وقد استخدمت الشركة المصرية بعض السفن الحكومية لبحر ورود هذه السفن ، وكان من بين تلك السفن الحكومية « الجعفرية » القديمة التي تم استبدالها بأخرى حكومية هي « أسبوت » ، ثم وابور بخارى آخر هو « السعيدية » (٧٤) ، وقد انتظمت الحركة الملاحية ازاء تطور التجارة

(٧٢) المرجع نفسه ، ص : ١٣٦ .

(٧٣) تم تناول ذلك تفصيلا في الفصل الخاص « المؤسسون والمساهمون بين دوائر التأسيس وعوامل التصفية » في الدراسة غير المنشورة بجامعة عين شمس .

(٧٤) داد الوثائق القومية (دواوين الضمانات - عزيرية) : المجلد الأول ، الملف

الأول ، قرار جمعية قومية الوابورات المصرية رقم ٨ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ

(١٨٦٣) ، - قرار جمعية المؤسسين بتاريخ ٥ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) ، =

البحرية آنئذ ، حتى ان الادارة اتخذت قرارا - اثر وجود نقدية متوفرة بالخزينة - بايداع الفاض لدى ادوارد ديرفيو بالاسكندرية ، ومكسيموس سكاكينى بالقاهرة ، وذلك لاستشارها نظير سبعة فائدة ٤٪ سنويا (٧٥) .

وتجدر الاشارة الى أن اسماعيل باشا وافق على تخفيض اثمان أربع سفن بخارية بيعت للشركة المصرية من ٢٧٤٠٠ ليرة الى ٢٠٠٠٠ ، وذلك لكثرة نفقات اصلاحاتها (٧٦) .

ولم يقتصر التطور المرحلي للشركة على الجوانب السابقة ؛ بل يبدو أن وجود « مصلحة الانجرارية » التابعة للميرى - وهى التى كانت تقوم بالملاحة النيلية - قد لفت أنظار مديرى الشركة الى امكانية المساهمة فى هذا النشاط ، ولم لا ، فثروات مصر الداخلية ازدادت رواجاً ، كما أن الخبرات الفنية والادارية توافرت لديها من خلال النشاط الخارجى فى البحرين الاحمر والمتوسط ، لذلك اجتمع مؤسسوها وأرباب حصصها فى ٢٦ رمضان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، وانتهوا الى اقرار صيغة التماس ضمنوها أحد عشر بنداً ، وقدموها الى الخديوى لاستصدار موافقته على تسير « .. سفن بخارية ببحر (نهر) النيل بواسطة ايجاد وابورات وصنادل بحرية تمر به قبلى وبحرى شرقا وغربا .. » ، وعلاوة (زيادة) ستين ألف حصّة لفلانق (لاغلاق - لاتمام) مائة ألف حصّة ، فيكون الرسمال (رأس المال) مليونين جنيه مصرى .. » ، وأمور أخرى تعدد المهام التى يمكن أن تقوم بها فى أمور الرى والصرف وغيرها مما يعود بالفائدة ..

ولم يغفل الالتماس طلب المساعدات الخديوية اسوة بما تم حيال تملك الاراضى أو تقسيم اثمان السفن والمراكب وغيرها بدون فوائد لمدة عشر سنوات ، بالإضافة الى طلب الاعفاء من رسوم الاهوسة والكبارى .

وحين جاء ذكر مستخدمى هذا المشروع ، أشار الالتماس الى أنهم سيكونون من المصريين ماعدا المهنيين فانه « بحسب ما يتوافق سواء كانوا منهم أو خلافهم » ، ثم تضمنت البنود من السبايع الى التاسع أولوية

= قرار جمعية المؤسسين فى ٢ شبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) .
- محطة الوايورات ، ملف « ربيع أول ١٢٨٠ هـ » ؛ إلهام مقدم للخديوى من المؤسسين بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) .

(٧٥) المصدر نفسه : للحظة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومانية المصرية بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) .

.. (٧٦) « وثيقة تمرة ٦٤٠ بتاريخ ٣ شبان ١٢٨٠ هـ » (يناير ١٨٦٤) أمر كريم الى المالية ، من : د - شوقى الجبل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٦٩ .

تخصيص الحصص المستجدة لأرباب الحصص الأربعين ألف السابقة ، حيث تم سددهم ٢٥٪ المطلوبة في مواعيدها ، وما يتبقى فهو لمن يستجد ، وأماكن الدفع هي نفسها التي سددت فيها الدفعات السابقة ، على أن تدخل هذه الزيادة الجديدة في ضمانات الحكومة للربح السنوي ٦٪ (٧٧) .

وقد تمت موافقة الخديوى على بنود هذا الالتماس بأمره الصادر الى حليم (عبد الحليم) باشا في ٢٩ شوال ١٢٨٠ هـ (مارس ١٨٦٤) (٧٨) ، وفي أعقاب ذلك كانت اجتماعات جمعية الشركة العمومية التي اتخذت فيها القرارات التنفيذية لهذا التصديق ، ومن أهمها استلام وإبورات بخارية ومراكب وصنادل وملحقات نيولية أخرى من المرى ، ثم الاتجاه الى استكمال طاقة عملها من السفن الأخرى ، وكذلك المستخدمين من الداخل والخارج ، ومن ثم أصبح ما يميز هذه المرحلة من عمر الشركة هي مزاولتها للنشاط البحرى والملاحة الداخلية في نهر النيل .

بين النشاط والسياسة :

في تلك الآونة ، كانت هناك ظروف أخرى تدور في فلك السياسة ، بين السلطان العثماني وواليه على مصر ذات علاقة بهذا النشاط ، فقد وجد منذ أربعينيات القرن التاسع عشر مشروع ملاحى من بيت لينش Messrs Lynch الانجليزى في أنهار العراق ، تطور معه استخدام السفن التجارية كسفن حربية وضحت خطورتها ، وأدرك العثمانيون ذلك ، فاهتموا ليس بأمر الملاحة الداخلية في العراق فحسب بل البحرية التجارية في البحر الأحمر ، وفي هذا الصدد يذكر الدكتور عبد العزيز نوار ، أنه كانت قد وصلت الباخرتان العثمانيتان بغداد والبصرة الى العراق ، وبدأ الخط الملاحى التجارى العثمانى عمله في أبريل ١٥٨٩ ، وكان هذا المشروع جزءا من مشروع ملاحى كبير ، حيث صدر في نفس الوقت مرسوم فى الأستانة بإنشاء شركة ملاحية عثمانية برأسمال قدره مائة ألف كيس ، بامتياز لمدة ثلاثين عاما ، وتقرر أن تعمل هذه الشركة فى البحر الأحمر وسواحل الحجاز واليمن ومصوع وسواكن والقصير ، وكان ذلك يعنى أن عمليات النقل النهري والبحرى قد تسيطر عليها هذه الشركة العثمانية الناشئة سيطرة إحتكارية (٧٩) :

(٧٧) دار الوثائق القومية (مطبوعات الخيرية) : محمد رشدى : مصدر سابق .
ص : ١٧ - ٢٦ .

(٧٨) نفسه .

(٧٩) د . عبد العزيز سليماني نوار : لصالح البريطانية في أنهار العراق ، ص .
ص : ٦٢ ، ١٠٩ ، ١١٠ .

وقد رد الانجليز على ذلك ، بأن تأسست في لندن شركة ستيفن لينش للملاحة في نهري دجلة والفرات بالبوخر في ١٨٦٠ Messrs Lynch of the Euphrates and Tigris steam navigation company .
 .. وانتهت المفاوضات بين السفارة البريطانية والباب العالي .. بموافقة الباب العالي في أكتوبر ١٨٦٤ .. على استخدام شركة لينش للملاحة البخارية في نهري دجلة والفرات « (٨٠) » .

وقد شهدت الفترة ذاتها ، حصول بريطانيا على فرمان حولها مد الخطوط للتغرافية ، ووقع اختيارها في مارس ١٨٥٩ على السويس والقصر وسواكن ، ووافقت الحكومة على بدء ذلك ، وهو ما تم في يونيو ١٨٥٩ بالأراضي المصرية ، بسطة القصر وقد سبق تناوله ، وهذه تعرضت للتدمير من بعض المتعصبين ، فجاء اقتراح بلودن Plowden قنصل بريطانيا في مصوع بإيجاد قوة بحرية في البحر الأحمر للحماية (٨١) .

كما شهدت الفترة نفسها ضلوع شركة الهند الشرقية The East India Company في نشاط البحرية التجارية والأمور السياسية ، حيث أصبحت منذ عام ١٨٥٨ ضمن وزارة الهند البريطانية India Office (*) ، بالإضافة الى ذلك ما حدث من معارك بحرية بسبب السفن التجارية الانجليزية مثل معركة جدة (**) ، وما أثر حول علاقة شركة البحرية الانجليزية P & O بطرود انشاء القنارات في البحر الأحمر ، وارتباط تلك بالأمور التجارية والسياسية ، ازاء توطيد النفوذ البريطاني ، أو مجابهة النفوذ الفرنسي وبحريته التجارية (٨٢) .

(٨٠) المرجع نفسه ، ص - ص : ١١٠ - ١١٨ .

(٨١) د. فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ص : ٣٦٥ .

(*) د. فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ملحقان رقم ١ ، ٢ ، ص ، ص : ٦٦٧ ، ٦٦٨ ، وقد ذكر ان الغرض من انشاء وزارة الهند ، هو وضع الأجهزة التي تضمنت مسؤولياتها في ظل ادارة شركة الهند تحت الاشراف المباشر للحكومة البريطانية في لندن .
 - نفسه ، هامش (١) ، ص : ٦٦٨ .

(**) يذكر الدكتور فاروق أباطة انه في مطلع شهر يونيو ١٨٥٨ حدث نزاع حول ملكية السفينة ايراني Eranee . وقد قرر القنصل البريطاني بجدة « باج Page انها كانت مملوكة لاثنيين من رعايا البريطانيين وتطور هذا النزاع ، وحدث أن سبح الثان من اليونانيين من جدة الى السفينة الحربية الانجليزية « سيكلوبس Cyclops » الراسية في الميناء ، وأبلغوا قائدها بالاعتداءات التي قتل فيها ٢١ شخصا من بينهم قنصل فرنسا بجدة ، فقبولت الانذارات وانتهى الأمر بطرد جدة بالندمية ، وتضافد أن كان ذلك وقت مرور الحجاج ، وانتهت التحقيقات الى عدم وجود أسباب دينية ، ولم يصد الأمر كونه حادث سطو .

- د. فاروق عثمان أباطة : المرجع السابق ، ص - ص : ٢٩٠ - ٢٩٣ .

(٨٢) سبق تناوله في « ظروف قيام البحرية التجارية المصرية » ، المرجع نفسه ،

ص - ص : ٣١٧ - ٣٢٠ .

إزاء ذلك ، جاءت أهمية متابعة الدولة العثمانية لما يجرى فى هذه المنطقة ، ليس من منطلق سيادة الرجل الضعيف - التى وضحت منذ عهد محمد على - ولكن تمشياً مع الأخطار التى تتجاذبها فى ميدان الملاحة ، وإذا كانت حالة المرض تلك لم تسعفها فى القيام بنشاط ملاحى مماثل داخل مصر ، لأننا قد شهدنا ظروفها الاقتصادية التى حولت على أثرها جزية مصر سداداً لقروضها من فرنسا وإنجلترا ، وشهدنا أيضاً نصح رشيد باشا لسعيد بانتهاج سياسة الترضية فى حل المشكلات الداخلية .

إذا ، تبعاً لهذه الظروف ، رأت الدولة العثمانية فى قيام شركات البحرية التجارية المصرية مكملًا لما تعجز عن القيام به ، بنفس التواجد ، إزاء البعد المكانى بين مراكز إدارة أى من شركات الأمانة عن تلك البقاع فى البحر الأحمر ، التى لم تكن وجدت بها قناة السويس ، وخاصة أن الشركة المجيدية التى كانت فى عهد سعيد باشا كانت تنسب للسultan عبد المجيد وترفع الراية العلية .

من ثم جاء صدور فرمان السلطان بالتصديق على قيام الشركة المجيدية دليلاً على إقرار السلطان لما يوافق مصر من المشروعات الملاحية ، ولأن وجود البحرية التجارية المصرية يفى بالأغراض العثمانية ، ولكن تمشياً مع وضع « الرجل المريض » ، جاءت السياسة متممة بالتقرب والشك ثم مباركة النوايا عن رضا أو فيما نعر عن سواء ، وهو ما حدث بالفعل مع « الشركة المصرية فى سباحة السفن البخارية » ، إذ يبدو أن نشاطها قد وصل إلى الباب العالى ، ففي الوقت الذى انتهت فيه طبيعة المجيدية كشركة وحولت إلى مصلحة مصرية ، ثم قيام هذه الشركة الجديدة - الشركة المصرية - ، فقد استمر النشاط عالياً بأذهان المسميات العثمانية (مجيدية) .

عامة ، فقد روقب النشاط ، ولما لم يخطر اسماعيل باشا السلطان ، لذا أرسل الأخير مذكراً إياه أن فى نشاطها « منافع كثيرة » ، وحينئذ لم يجد الإولى بداً من اجابته « علم من شهادة الركاب والمسافرين والحجاج أن فى الشركة المجيدية ٠٠ التى أسست وأقيمت فى عهد سلفنا منافعاً كبيرة ، كما علم ذلك من الأمر السلطانى والكتاب السامى اللذين تلقيناها » . فقررنا أعادتهما وأذننا فى تأسيسها مرة ثانية بالشروط المعلومة (للشركة المصرية) « (٨٣) » ، ثم أضاف بنوداً أخرى هى أن مؤسسيها التمسوا شراء بضع بواخر (سفن بخارية) لضبط مواعيد السفر ، وتشتمل أسفارها على سواحل الأناضول والروميل ، كما التمسوا مدة الرخصة من ثلاثين

سنة الى تسعين سنة ، وأن تكون الأرباح (بضمانة الحكومة) السنوية ٧٪
 بزيادة ١٪ ، ثم يطمئن الباب الصالي بأن أكثر موظفي الشركة وحامل
 الأسهم من رعية الدولة ، ومن موظفي حكومة مصر الا قليلا من الأجانب ،
 وأنهم بذلك محافظون بطبيعة الحال - (لازالة الشك) - على النظام
 والقوانين الموضوعه ، لثلا يطرا عليها خلل ، وأنه قد اشترط بحث الدعاوى
 الخاصة بالشركة في المجالس والدواوين المحلية ، بمقتضى القوانين
 الشاهانية ، مهما تكن رعية المدعى ، بكون وساطة قنصله ، فتكون هذه
 الشركة عثمانية بحتة ، ثم ذكر أنها ستحقق منافع عديدة في أعقاب ورود
 وتشغيل البواخر التي اشترتها والتي رهن الانشاء بمينائي الاسكندرية
 والسويس ، من ذلك ثقل القوات العثمانية الى أقصى البلاد كاليمن والبصرة
 وبغداد ، ومحصلات « البلاد الشاهانية » (٨٤) .

وقد أضافت الوثيقة ذاتها أن الحكومات الأجنبية تمد مثل هذه
 الشركات بالاموال ، وتمد مدة امتيازها الى تسع وتسعين سنة ، وفي
 النهاية ورد هذا النص « فنستأذن في الموافقة على منح مؤسسي الشركة
 الرخصة المطلوبة ، كما استأذن في تسمية هذه الشركة باسم جلالة السلطان
 تبركا وتيمنا أي الشركة العزيزية » (٨٥) .

وهذا العرض يكشف في الواقع عن أمور كثيرة ، حيث يتضح من
 سياقه ما سبق قوله عن سياسة الترقب والشك ، اما بصدد الانشاء
 وتسيير السفن دون اخطار السلطان المسبق ، أو من حيث الاقدام على
 شراء سفن من الخارج ، وعملية الشراء هذه ، كانت قد اتخذت ادارة الشركة
 من قبل عدة قرارات بشأنها ، وتوضح الاشارة للبصرة وبغداد ونقل
 الجنود ، أثر الظروف المقابلة في كليهما ، حيث الوصول لهذه النقطة كان
 يفي بمتطلبات السلطان ، رغم أنها لم تكن ضمن خطوط سير سفن الشركة
 أصلا التي اقتصر على البحرين وصوالم الدول العثمانية بالبحر الأسود ،
 ولكن هذا الأمر المعنوي كان ذا قيمة لمصاعره تاريخ مفاوضات السفارة
 البريطانية والباب العالي بخصوص الملاحة في أنهار العراق ، حيث كان
 تاريخ المكتابة ١٥ رمضان ١٢٨٠ هـ (أواخر فبراير ١٨٦٤) ، كما كانت
 الاشارة أقوى في نقل الجنود الى أقصى البلاد وضمها اليمن ، حيث
 كانت تعكس ظروفًا ماثلة ، اثر ثورة العسير ، التي كانت قد نجحت
 ١٢٨٠ هـ / ١٨٦٣ في الإستيلاء على مدينة أبي عريش ، وتخرج موقف
 متصرف الجديدة : البركي « على ياور باشا » ، ولم تستطع السلطات

(٨٤) نفسه ، ص ٣٧٠ ، ٣٧١ .

(٨٥) « شوقي الجبل : المرجع نفسه ، ص : ٣٧١ » .

العثمانية الحاكمة في الحجاز القيام بعمل حاسم ، وإزاء هذا الموقف اضطر الباب العالي أن يلجأ إلى والى مصر للاستعانة به (٨٦) .

ولما كانت هذه الأحداث معاصرة لقيام الشركة المصرية وشراؤها السفن وزيارة السلطان لمصر (*) ، لذا لم يكن اختيار اسم إحدى السفينتين الواردتين من الشركة الانجليزية P & O « الجديدة » مصادفة ، بل كان إشارة بأنها تصلح للقيام بمهام لتلك المنطقة حيث أبحرت القوة المصرية على ظهر هذه السفينة في وقت لاحق بتاريخ ٣ يونيو ١٨٦٤ متجهة إلى جدة (٨٧) ، إذنا بالتدخل في أحداث اليمن ، وهناك من فسر قبول اسماعيل باشا لهذه المهمة ، لأنه كان يسعى للحصول على فرمان من الباب العالي يجعل ولاية مصر وراثية في أكبر أبنائه من جهة ، وأملا في إحياء سياسة مصر العربية من جهة أخرى (٨٨) ، مع ملاحظة ما تفرضه ظروف السيادة العثمانية .

وعلى هذا الأساس بليت البحرية التجارية ، أو بالأحرى الشركة المصرية في تطورها صوب القزيفية ليست معبرا عن استثمارات المؤسسين اقتصاديا فحسب ، بل مشروعا يفي بكل من أغراض الباشا والسلطان سياسيا ، وأما عبارات التبرك والتعظيم التي يديرها الباشا ، فأنها كانت تبرز سمات التودد ومحاولة استرضاء السلطان ، أو بالأحرى التكفير عن عدم إخطاره المسبق بمشروعها ، وعامة فإن المجاملة والود لم تكن تفسد جوهر عمل الشركة الاقتصادي . ولكن هذا الطريق كان يعيق الاجراءات لنيل الامتيازات سواء كان ذلك للشركة أو لما ينوي الاقدام على طلبه في مصر .

ويبقى القول ان التطور في رأسمال الشركة والتوسع في مشروعاتها ، يكسبان نوعا من مواكبة تطور ظروف القيام ذاتها ، التي لم يكن متوقعا

(٨٦) د. فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ص : ٢٩٦ ، ٢٩٧ .

(*) أبحر السلطان عبد العزيز من « الاستانة » يوم الجمعة ٣ أبريل ١٨٦٣ على ظهر اليخت الهايوني « فيض جهاد » الذي كان قد أهداه إليه اسماعيل باشا إبان زيارته للاستانة لاستلام فرمان تنصيبه ، وفي مقابلة أهداه السلطان قطعة من الماس وقد وصل الاسكندرية الثلاثاء ٧ أبريل ١٨٦٣ ، ويرفقه كل من ابنه الأمير يوسف من الدين ، أفندي ، عبد الحميد أفندي ، رشاد أفندي . وهؤلاء الأفندية هم الذين تولوا السلطنة من بعده .

— عزيز خاكي : طرائف تاريخية ، المطبعة المصرية ، القجالة ، مصر - د : ص : ٨٥ ، ٨٦ .

(٨٧) د. فاروق عثمان أباطة : للرجع السابق ، ص : ٢٩٧ .

(٨٨) نفسه ، ص : ٢٩٧ ، ٢٩٨ .

— السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٤٢ .

مبها انتهاء النشاط وانما منحه مزيدا من المزايا ، كما هو واضح من
المكتبة السابقة ، فاذا تم تصديق السلطان عليها ، أصبح مسمى « الشركة
المصرية فى سياحة السفن البخارية » أثرا باقيا ، ويصبح المسمى الجديد
« الشركة العزيزية » وهو ما تم بالفعل فى ذى الحجة ١٢٨٠ هـ / مايو
١٨٦٤ ، لتسطر صفحة أخرى .

المرحلة الثانية : الشركة العزيزية :

أيا كان المسمى ومبرراته ، فهذا ليس القياس للمشروعات ، لكنه
مظهر يعرض له البحث فى إطار العلاقات الانسانية ، التى احتوت مدلولاتها
على بعض المؤثرات ، وأيا كان المقترح ، فان الحقيقة هى أن « العزيزية »
نسبة للسلطان عبد العزيز الذى تولى السلطنة فى الفترة من ١٨٦١ -
١٨٧٦ م ، وعلى حد قول الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى « كان مترددا
لا يستقر على قرار .. والدته كانت لها عليه دالة لاتحد ، مما ساعدتها
بعد توليه الحكم على استغلال التفوذ .. ولم يقل عبد العزيز عن والدته
نزوعا الى استغلال منصبه بعد توليه العرش ، وذلك لتغطية نفقات
اسرافه » (٨٩) ، وبهاتين الشخصيتين التقت الشركة العزيزية فى
مشروعاتها ، مثلما التقت بالسلطان والحدوي فى تغيير اسمها الى العزيزية
رمزا لذلك .

فى البداية لم يرد التصديق بالفرمان السلطانى ردا على مكاتبة
اسماعيل باشا للباب العالي ١٥ رمضان ١٢٨٠ هـ (فبراير ١٨٦٤) ،
وانما تبودلت مكاتبات أخرى تسأل توضيح مواضع ينبغى تعديلها فى
الفرمان المزمع اصداره (٩٠) ، ثم صدر الفرمان السلطانى المحرر فى
أوائل شهر ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) ، الذى نص فى ديباجته
على مد مدة الامتياز الى تسعين سنة ، وأن تكون نسبة الربح التى يضمنها
الميرى ٧٪ ، وان الشركة منذ هذا التاريخ فصاعدا تكون منسوبة الى الاسم
السلطانى الذى أشير اليه « اسمنا السامى الملوكى » أى العزيزية (٩١) .

وقد اشتمل الفرمان ذاته على عشر مواد توضح بعض أمور الامتياز
ونهج العمل ، يتصل منها بفقرتنا هذه ، أن مدتها تبدأ من تاريخ هذا
الفرمان ، وهذا يعنى شغل « الشركة المصرية » سابقتها ، حيزا فى تاريخ

(٨٩) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ١٦ .

(٩٠) د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية ... ، ص : ٢٧٢ .

(٩١) - دار الوثائق القومية (حافظ الأبحاث) : منطقة ١٢٥ فرمانات : ترجمة

فرمان رقم ٨٩٨ فى أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ من السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا
وال مصر (فرمان تأسيس العزيزية) .

الملاحه المصرية ، وهو ما أنبتهاه ، ثم أشير الى أنه اذا أريد مد امتياز العريضة مرة ثانية ، فيتم الاستئذان من طرف الدولة العثمانية ، وذلك قبل انتهاء مدة الامتياز « بخمسة سنين » (٩٢) .

وقد جاءت تفصيلات المادة الأولى حول حق ديوان المالية فى المرور والتفتيش على حساباتها ودفاترها وأكدت المادة الثانية نسبة الربع ٧/٧ ، وركزت الثالثة على أن المؤسسين « وأصحاب الاسهام » (المساهمين) فهؤلاء مع مستخدمى القومبانية ، تحل قضاياهم بمعرفة الحكومة المحلية ، حيث ان الشركة تابعة للدولة العلية ، وتأسسها ومركزها العام بمصر ، ثم تتشابه بقية المواد مع مواد فرمان السابق اصداره للشركة المجيدية ، ماعدا ما أشارت اليه المادة الرابعة من فرمان المجيدية التى حددت الانتقال بالسفن بقولها « لا تقبل القومبانية الركاب العادية المسافرين الى الخارج مطلقا ، ولو عن طريق توصية او التماس » (٩٣) ، حيث ترك النص « الى الخارج » ، وفى المقدمة جاء نطاق العمل البحر الأسود ، المتوسط ، الأحمر ، المحيط ، وفى المادة السابعة أشار الى حق الشركة فى أعمال ورش مناسبة فى القصير أو السويس أو أية جهة أخرى لأجل تعمير وترميم الواجورات ، ويتم تسوية ذلك بمعرفة الحكومة المحلية ، وكذلك حقها فى انشاء مخازن للغمح ، وفى المواد الأخرى تعطى لها الأراضى الميرية من الحكومة. وبعد انتهاء الشركة تشتري الحكومة منشأتها باتفاق الطرفين ، ويتوالى التشابه فى بقية المواد مع فرمان المجيدية .

ثم اختتم فرمان مواده بالعبارة التى نصت على أن هذه هى الترتيبات الأساسية لتلك الشركة ، والما النظامه أى اللائحة الأساسية فتوضع من طرف المؤسسين ، وبما يتفق مع القواعد والتعليمات ونظم حركة الادارة المتبعة فى سائر الشركات المماثلة ، ولا يعمل بها ما لم يتصدق عليها من طرف الحكومة المحلية (٩٤) ، أى حكومة مصر حيث واقع مقرها ومؤسسيها ومساهميها .

أما عن أثر العلاقة بالسلطان ، فإن نصوص فرمان التى لازمت قيام هذه الحركة ، تثبت أن ما اتصل بهذا الجانب فى العلاقة والتبعية العثمانية ومسميها ، هو ما تضمنته المادة السادسة فى اشارتها الى أن هذه الشركة ما دامت منسوبة لاسم السلطان العثمانى ، وستبجر سفنها بين مؤانى السلطنة ، من ثم ، « ما يلزم لها بأى جهة كانت من أدوات ومهمات

(٩٢) المصدر نفسه .

(٩٣) « فرمان تأسيس المجيدية » .

(٩٤) « فرمان تأسيس العريضة » .

ولوازمات من أى جنس ونوع كان ، لا يؤخذ عليه رسم جمر ك ولا رسوم أخرى ، بل يعاف من ذلك عند جلبه واحضاره من الخارج » (٩٥) ، وهذا النص يفسر مغزاه ما جاء بمقدمة الفرمان ، من أن انشاء مثل هذه المشروعات « يستهدف تحقيق النفع العام والرغبات الخيرية السلطانية تماما » .

وعلى كل ، فقد مضت الشركة فى طريقها ، ويبدو أن حالة الرواج فى التبادل الخارجى خاصة إبان ازدهار تجارة القطن وتحقيقها أرباحا ، قد أغرت مؤسسينها وأهمهم الخديوى . - ليس تبعا لمكانته السياسية فحسب بل بقدر حصته الكبيرة (*) - على ملكيتهم لمشروع آخر ظاهره يعيد تماما عن البحرية التجارية ، ولكن جوهره متصل تماما بها ، وهو مشروع مد السكك الحديدية ، بما يمثل من تنشيط التبادل الخارجى من خلال ربط الموانئ بالظهير ، واقتרכת ذلك فى « الجهات التى تستصوب بالأقطار المصرية وملحقاتها وبالمحلات (الأماكن) التى من الخروط لحد (الى) اسكلى سواكن ومصوع » (٩٦) ، ولتحقيق ذلك لجأ اسماعيل باشا الى « صابجية البضمة والنفـ الجناب العالى (نفسه) بلاستانة فيرجو الوالدة هانم » أن تتوسط لدى المقامات العليا فى الإستانة ، حتى تعطى الشركة المصرية العزيزية ، تصريحاً بمد سكك حديدية فى الجهات المعلومة ، فى مصر بملحقاتها ، عدا السكك الحديدية الموجودة فيها الآن » (٩٧) .

غير أن ما يلفت النظر لهذا المشروع المقترح ، هو أن ثمة تطورا قد طرأ على نوعية تفكير إدارة العزيزية فى طرق الاستثمار داخل مصر وذات الشئ بالنسبة للملحقات ، وأن كانت هذه الأخيرة قد استحوذت على اهتمام خاص من الوالى ، لما يمثل ذلك من ربط لتلك البقاع اداريا وسياسيا ، وقد تم التصديق السلطانى ، فى أواخر ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) وصدر الفرمان محتويا على مقدمة وتسع مواد وخاتمة ، خول الشركة الحق فى مد السكك الحديدية بالجهات المذكورة وأمور أخرى ، كان أهم ما جاء فيه متضمنا نفس شروط فرمان تأسيس العزيزية من حيث

(٩٥) - نفسه ، وسيتم تناول ذلك فى « ادارة البحرية التجارية .. » ، - التوكيلات الملاحية » .

(٩٦) - تم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخاص « بالمؤمنين والمساهمين فى الدراسة غير المنشورة بجامعة عين شمس » .

(٩٦) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مطبعة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان ٩٥٥ بتاريخ أواخر ربيع آخر ١٢٨١ هـ بطرفه السلطان عبد العزيز الى اسماعيل باشا والى مصر ..

(٩٧) د شوقي الجبل : الوثائق السياسية .. ، ص : ٣٧٣ .

المدة وضمانة الحكومة ٧٪ تبعا لرأس المال بأية اضافات فعلية ، ونفس الشيء بالنسبة لنقل الجنود ومستلزمات الميرى ، ثم ذكرت المادة الثامنة ضرورة تقديم الشركة رسومات الخطوط المزمع انشاؤها وتفصيلها ، واضافت المادة التاسعة « بما أن الرخصة المتعلقة بأعمال السكك الحديدية هي مقصورة ومصورة في هذه القومانية لا خلافها ، فلا يجوز لها أن تغطي جميع السكك أو أحد الفروع لأحد خلافها ، سواء كان بنوع الالتزام أو بوجه آخر » (٩٨) .

وكان هذا النص يعنى الحرص على أن يكون هذا المشروع في اطار التبعية المصرية العثمانية وبمعنى آخر بدأ مشروعاً سيادياً لا يجوز التنازل عنه كلياً أو جزئياً ، وفي الجانب الاقتصادي كان يعنى حاجة الشركة الى زيادة رأس المال ، وبالتالي فتح الباب لمزيد من الأسهم ، وكما أشرنا سابقاً فإن ظروف المجتمع المصرى ، كانت تشهد رواجاً اقتصادياً نتيجة ازدهار التجارة الخارجية آنئذ ، وكذلك تطور كبار الملاك الزراعيين ، ذات الشيء بالنسبة لارادات الباشا ، وكان ذلك يعنى وجود فوائض مالية يمكنها المساهمة في مثل هذه المشروعات ، سواء بزيادة رؤوس أموال المؤسسين والمساهمين القدامى أو بدخول مساهمين جدد ، لكن وعلى الرغم من ذلك فانه مما يؤخذ على التطور في مشروعنا هذه ، أنها دوماً كانت تسبق امكانيات رأس المال المتاح ، ولم تكن تاتى نتيجة الاستثمار فائض ، فيفتح الباب لأسهم جديدة قبل سداد بقية الحصة السابقة ، وهو ما مثل مداخلات محاسبية لم تفلن لها الإدارة ، ويبدو أن ذلك كن من آثار طموحات الطفرة التى أصابت الاقتصاد المصرى بالازدهار المفاجئ نتيجة القطن ، أو الانفتاح الناقل للمظهر الحضارى دون ترو ، لأن ما حدث هو اقرار المؤسسين على أن يكون رأس مال الشركة العزيرية بعد مشروع السكك الحديدية « ثمانية ملايين جنيه انكليزى ، منقبة على أربعمئة ألف سهم ، قيمة كل سهم عشرين جنيه انكليزى » (٩٩) ، وجاءت تفصيلات نظم دفعها في النظامان .

ولما كان الفرمانان السابقان في ذى الحجة ، ربيع الآخر ١٢٨١ هـ ، قد حولا الحكومة المحلية حق التصديق على اللائحة الأساسية (النظامان) ، فقد تم ذلك التصديق بموجب الأمر الكريم فى ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) ، الصادر الى راغب باشا ، الذى تولى رئاستها بعد

(٩٨) دار الوثائق القومية (مخطوطات العزيرية) : « فرمان الموافقة على امتياز السكك الحديدية » .

(٩٩) - : « نظامات الشركة العزيرية » ، البند السابع من الباب السابق .

أن قدم عبيد الحليم باشا طلب استعفائه الذي قبله الوالى بنفس
التاريخ (١٠٠) .

وقد احتوت النظامنامه على مقصلة وواحد وسبعين بنداً (١٠١) ، كان
جا يتصل منها برأس المال ، هو اقرار الزيادة المشار إليها ، وما يراه
الباحث من نقاط تؤخذ على الشركة ، يشتهى ما جاء بالنص من
أن الأربعمئة ألف سهم وقيمة كل منها عشرون جنيهاً إنجليزياً ، كان
ضمن هذا المبلغ المائة ألف سهم القديمة التى تم الاكتتاب فيها من قبل ،
ودفع الربع من قيمة كل سهم (٥) ، وكان باقى المبلغ وقدره ثلثمائة ألف
سهم المقتضى فتحها مستجلاً ، فتحت منها حينئذ مائة وخمسون ألف سهم
فقط ، وطلب من هذا القدر دفع الربع من كل سهم أيضاً فى المواعيد الآتى
ببيانها ، ٢ جنيهاً عند قيد الأسماء ، ١ جنيهاً بعد القسط الأول بثلاثة
شهور وإن لزم ، ١ جنيهاً بعد القسط الثانى بستة شهور وإن لزم ، ١ جنيهاً
بعد القسط الثالث بستة شهور وإن لزم ، أى خمسة جنيهاً ، وباتمام
هذه الدفعات يكون قد تم سداد ربع قيمة رأس مال المائة والخمسين ألف
سهم ، ومن ثم يصبحوا بمساواة المائة ألف سهم الأولى ، وبعدئذ ففى كل
سنة شهور وإن لزم ، يطلب من الخمسة عشر جنيهاً الباقية جنيهاً واحد
من قيمة كل سهم من المائتين والخمسين ألف سهم ، اعتباراً من تاريخ اتمام
دفع الربع الأول ، على أنه قبل طلب كل قسط بثلاثة شهور ، ينشر من
ديوان العموم بإعلان التحصيل ، على أن يتم سداد كافة الأقساط نقداً
يخزينة ديوان عموم الشركة ، وأما المائة والخمسين ألف سهم المتبقية من
الثلثمائة ألف سهم المستجدة ، فيتم طرحها للاكتتاب بمعرفة مجلس الإدارة
عند اللزوم ، وبمعرفة المجلس المذكور يتعين بوقتها كيفية التحصيل (١٠٢) .

ولاحظ من هذا العرض عودة اقرار عملة رأس المال بالجنيه
الإنجليزى ، ويرجع أن يكون ذلك مرتبطاً بحركة الظروف الاقتصادية التى
ذكر عنها الدكتور حسين خلاف - فى إطار حديثه عن علاقة التبعية فى
الاقتصاد - أن التبعية آنئذ شملت ميدان التجارة والمال ، وذلك بأن

(١٠٠) دار الوثائق القومية (مخطوطات الميزانية) : ترجمة الامر الكريم رقم ٣١
ترقى بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ الى سعاده والى باشا .
(١٠١) المصدر نفسه : « نظامات الميزانية » .

(*) يوجد بعد هذا فقرة « وباقى المبلغ وقدره ثلثمائة ألف سهم القديمة التى
استولتها أربابها بالكامل ، ودفعوا الربع من قيمة كل سهم » وهذه تم استملاكها لترجيح
عدم صوابها ، حيث لم تثبت الوثائق المقارنة ذلك ، وأيضاً لعدم اتساقها مع بقية البنود
والنظامنامه .

— معناه رشدى : مصدر سابق ، ص : ٣٦ .
(١٠٢) نفسه : التبند السابع عن الباب الثانى .

الجزء الأكبر من تجارة الصادرات والواردات المصرية ، كان محتكرا فعلا لانجلترا منذ أوائل حكم اسماعيل ، وقدر البعض أن ثلاثة أرباع التجارة الخارجية المصرية ، كان يتم مع تلك الدولة حوالى عام ١٨٦٣ ، وكان يساند نشاط الانجليز فى ميدان التجارة ، نشاطهم فى ميدان المال ، وذلك عن طريق البنوك أو فروعها التى أنشأها بمصر (١٠٣) .

كما يلاحظ أن رأس المال الأصل والاضافات الجديدة التى تمت ، كان يتم دفعه على دفعات مجزئة على فترات ليست ملزمة ، وكان يشار الى ذلك بالقول « ان لزم » ، وأنه بدلا من استكمال هذه الدفعات ، طرحت اسهم الزيادات الجديدة ، وكان هذا من شأنه زيادة الارباك المالى ، نظرا لتضارب قرارات الادارة فى هذا الشأن .

أما بالنسبة لتطور الشركة ، فقد كان متمثلا فى نشاطها البحرى والتبلى من خلال زيادة أعداد السفن وتعدد محاورها الملاحية ، حيث بلغت « عشر وابورات (سفن بخارية) على البحر الأحمر «عظيمة» ، وعلى خط البحر الأبيض موصل الآستانة أربعة عشر وابورا جسيمة (بخارية كبيرة) ، وثالثا على خطوط نهر النيل المبارك تسعة وعشرون وابورا ومائتا صندل كبير وثلاثة » (١٠٤) ، وقد تناقصت بعض أعدادها مع نهايات العزيرية بفعل الحوادث والأخطار ، فبلغت فى التاسع من فبراير ١٨٦٩ « ٢٤ سفينة بخارية فى البحرين الأحمر والمتوسط عدا الوحدات البحرية الأخرى غير البخارية وكانت نحو ٤٣ فلوكة وصندلا ، وفى نهر النيل ٢٧ وابورا « بخاريا » ومن الوحدات الأخرى ١٨٤ ، عندما ما ليس صالحا » (١٠٥) ، وقد انتشرت التوكيلات الملاحية والمكاتب التى تخدم هذه السفن فى خارج البلاد وداخلها ، مما أوجد نشاطا ملموسا للنشاط الملاحى المصرى .

الاتجاه صوب التصفية (التطور الخادع) :

ان تطور البحرية التجارية المصرية مطلب حضارى هام ، لكن أن يبدو ذلك التطور فى صورة تفوق الواقع كثيرا فذاك هو المظهر الخادع ،

(١٠٣) « حسين خلاف : مرجع سابق ، ص : ٢١٤ .

(١٠٤) - (الوقائع المصرية : المجلد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ/ ١٧ يولية

١٨٦٧ :

« تقرير شريف باشا للوزير ٣٠ شمس ١٥٨٢ (١٦ يولية ١٨٦٧) » .

(١٠٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيرية) : مطبعة وابورات ٦٨ -

١٨٦٩ ، ملف وابورات ذو القعدة ١٢٨٥ هـ ، قائمة رقم ٢ بتاريخ ٩ فبراير مقدمة من

باشمهندس عموم القومانية العزيرية عن بيان تميم وابوراتها وصنادلها وموجوداتها .

ومن ملامح هذه الصورة أن أنشطة البحرية التجارية في عهد اسماعيل باشا بدءا من الشركة المصرية ومع العزيرية ، لم تكن تقتصر على السفن البحرية والتبيلية التي كانت تعمل في محاورها الملاحية المتنوعة ، وإنما سوء في التخطيط والادارة ، تمثل في عدم الموازنة بين طموحات التطور والامكانات المتاحة ، حيث بدأ الواقع - بما يوافق هذا الحيز ، يحوى عنصرين : أحدهما مادي يتمثل في رأس المال ، والثاني : بشرى يتمثل فيمن يقومون بالتخطيط والادارة للاستثمارات .

وعلى الرغم من أن الادارة لها جوانبها المتشعبة (*) ، فإن ما يتصل منها برأس المال يمكن تناوله من خلال مسيرة الشركة وإيراداتها وخسائرها .

ففي البداية رغم اختلاف بعض الأرقام في الوثائق المتعددة التي ترصد الإيرادات ، فإنها اتفقت على أن الموقف المالى للثلاث سنوات الأولى في عهد اسماعيل باشا ، حققت فيه البحرية التجارية المصرية ، (العزيرية) أرباحا فائضة ، بيد أنها على الجانب الآخر ، أوردت عدم تحصيل أرباح أو غالبية رأس المال بالإضافة الى عدم تحقيقها نسبة الأرباح ٧٪ بعد ذلك ، بل أنها اقترضت من البنوك ، وذلك بالنسبة لغالبية سنوات نشاطها ، بما يعنى عدم التخطيط للاستفادة من فائض الأرباح الأولى على تسجيل الاحتياطي ، أو أن الانفاقات على المشروعات فاقت امكانات رأس المال ، قد تكون الانتكاسة التي أعقبت ازدهار تجارة القطن البحرية بعد انتهاء الحزب الأهلية الأمريكية من أسباب ذلك ، وقد تكون بعض المشروعات التي أنفق عليها ولم تتم كالكسك الحديدية أيضا من الأسباب ذاتها ، ولكنها على أية حال لم تكن جميعها وإنما تعطى مؤشرا للمشروعات الطموحة التي بدت في مظهر يفوق الواقع ، وهذا ما يناقشه العرض التالي .

أشارت الوثائق الى أنه قد تحقق خلال الفترة من أول يونية ١٨٦٣ حتى التاسع من سبتمبر ١٨٦٦ أى في الثلاث سنوات والثلاثة أشهر الأولى - ربح إجمالي بلغ نحو « ٣٨٦٩٥٥ جنيه انجليزي (استرليني) » ، وكانت تفاصيل الإحصاء كما يلي : (١٠٦) .

*) سيتم تناول ذلك تفصيلا في الفصل التالي : الادارة العمومية للبحرية التجارية المصرية .

(١٠٦) دار الوثائق القومية (الأرشيف الأمريكي) : مطبعة ، ملف رقم ٤ :

Despatch No, 93, Agency and Consulate General of the United States of America, Hon, William, H, Seward Secretary of State, Alexandria, Egypt 17 June, 1867, p. 214.

البيان	الايراد بالجنيه الانجليزى والاسترلينى	المصروفات بالجنية الانجليزى	الأرباح
البحر المتوسط	٢٩٦٠٣٣٢٢١١	١٦٢٤٩٠١٧	١٣٣٥٢٢١٥
البحر الأحمر	٣٤٢٦٢٥٠٦	١٥٩٢٧٥١٦	١٩١٣٤٩٠٩
نهر النيل	٢٤٤٦٠٣٣٢١٠	١٢٩٥٨٠١٨	١١٥٠٣٢٢١
مصرفات عمومية		٥٢٩٤٨٧٥	

وأشار التقرير ذاته الى ان ما تم دفعه من رأس المال كان ١٢٥٦٣١٥ جنيه استرلينا (١٠٧) ، كذلك جاء فى تقرير شريف باشا ، الذى قدمه نيابة عن مجلس الادارة الى الجمعية العمومية ، بتاريخ ٣٠ بشنس ١٥٨٣ (١٦ يونيه ١٨٦٦) ما يفيد تحقيق أرباح فى هذه السنوات ، وقد أورد تفصيلات أكثر كما على : (٧٠٨) .

بش شلن ليرة	البحر الأحمر	بش شلن ليرة	للتحصل من (*) نهر النيل
٢٤٢٦٢٥ ١٥ ٦	من غرة يونيه ١٨٦٣ الى غاية سبتمبر ١٨٦٥	١٠ - ٣٤٤٦٠٣	من غرة يونيه ١٨٦٣ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٥
١٤٥٧٣٤ ١٢ ١	من ١٠ سبتمبر ١٨٦٥ الى غاية سبتمبر ١٨٦٦	١٣ ١٢ ٣٠٤٥٢٠	من ١٠ سبتمبر ١٨٦٥ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦
٢٩٦٠٣٣ ٢ ١١	للتحصل من غلة البحر للتوسط	١١ ١٧ ٧١٥٨	المفروع من الحكومة اجرة نقل البوطة بوابورات القومانية بالبحرين للتوسط والآخر
١٩٣٨١٠ ٣ ٤	من ١٠ سبتمبر ١٨٦٥ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦	١٥ ٨ ١٥٣٤٤٧٥	

وأضاف « هذا الايراد الحقيقى الجسيم الذى جعلنا فى حالة عظيمة ،

بش شلن ليرة

سمحت لنا بتوزيع أرباح تبلغ ١١ ٢٦ ٤٢٠٤٦ على المساهمين بالحسابات السنوية المتبوت الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦ » .

أما اذا انتقلنا الى رصيد ايرادات ومصرفات السفن فى السنة التالية ، فإن ذلك يبرز من البيانات التى ودرت فى ميزانية السنة المنتهية

Ibid, p. 214.

(٧٠٧)

(٧٠٨) تقرير شريف باشا ، عن : الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين

١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونيه ١٨٦٧ م .

(*) توبيب الأرقام فى الجدول من عمل الباحث .

« توت ١٥٨٤ » (١١ سبتمبر ١٨٦٧) المقدمة فى جمادى الأولى ١٢٨٤ هـ
أغسطس ١٨٦٧ وكانت كما على (١٠٩) -

البيان	الإيرادات			المصروفات		
	بارة	قرش	جنيه	بارة	قرش	جنيه
سفن البحر المتوسط	٣٣	٩٨	١٠٥١٧٥	٣٥	٨٧	١٦١٣٥٦
سفن البحر الأحمر	٣٣	٢٩	٢٠٤٦٧٨	٠٩	٢٣	١٠٨٣٥٩
نهر النيل	—	٤٧	١٢٩٥٠٥	٠٢	١٣	١١٧٠٠٢
الإجمالي	٢٥	٧٥	٤٣٩٣٥٩	٢٤	٣٨٦٧١٨	٠٦

بارة قرش جنيه
إلى أن صافى الأرباح ١٩ ٥١ ٥٢٦٤١ .

وفى هذا المجال تجدر الإشارة ، الى أن الأرباح التى تم توزيعها عن
العام الأول من التأسيس « ١٢٨٠ » بتاريخ ١٢٨١ هـ/يونية ١٨٦٤ م ،
بلغت خمسة وأربعين ألف جنيه ، ووزعت ١٠٠ قرش للحصة (١١٠) ،
لكن كانت هذه الأرباح خادعة ، اذ كان ضمنها من ائمان الواپورات الأربعة
مبلغ ١٧٤٠٠ ليرة الذى وافقت الحكومة على استنزاله ، فضلا عن تقديم
الأراضى مجانا ، ومن ثم بلغت هذه الأرباح مكسبا تقوم أهم موارده على
اعانة الحكومة ، وهذا الأمر كان فى السنة الأولى أكثر ظهورا من السنوات
التالية ، باعتبار دعم الحكومة إيرادا ، ومع مضي السنوات تظهر حقائق
الإيراد بدون وجود ضمانات الحكومة للربح التى كانت فى البداية ٦٪ ثم
أصبحت ٧٪ ، لأنه اذا كانت السنة الأولى « المصرية » وزعت أرباحها
بواقع ١٠٠ قرش للحصة ، أى صافى ٢٠٪ لربع رأس المال الذى تم دفعه ،
مع فرض حجز نسب الاحتياطي ومكافأة مجلس الإدارة فان ذلك يعنى
عدم تحمل الميرى أية فروق لتعديدها نسبة الضمانة ، الا أن حقيقتها نتج
عن التشجيعات العينية الكبيرة الممنوحة فى شكل الأراضى ثم المالية فى
صورة التنازل عن بقية الواپورات ، ولذلك لن تفى الأرباح الحقيقية بالنسبة
المثوية المكفولة فى السنوات التالية ، وبدأ ظهورها فى الميزانية بتسوية
الضمانة الحكومية ، على سبيل المثال : أن الأرباح عن السنة المنتهية
« ١٨٥٤ق/١٨٦٨م » استعمل (عنها) مجلس الإدارة فى ١٨ شوال ١٢٨٥ هـ
(يناير ١٨٦٩) باجتماعه وبحضور دميان (محاسبى القومانية) عن
أرباح ١٥٨٤ ، فعمل أن مقدارها ٢٨٣٠٩ جنيه وثلاثة وثمانون قرش وأربعة

(١٠٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : محطة مرثبات عهد
حاليات ١٢٨٠ - ١٢٩١ هـ ، ملف الميزانية جمادى الأولى ١٢٨٤ هـ/أغسطس ١٨٦٧ ،
« ميزانية حساب عموم وفروع القومانية الزيزية للصربية توت ١٥٨٤ » .
(١١٠) - : محطة أرباح وتوكيلات صرف أرباح عزيزية مارس ١٨٦٤ - يونية ١٨٧٠
ملف أرباح محرم ١٢٨١ هـ/يونية ١٢٦٤ ، وثائق متفرقة عن توزيع أرباح محرم ١٢٨٠ هـ .

وعشرون فضة ، والمتقضى صرفه طبقا لابلغ ٧٪ مبلغ مائة ألف وسبعمائة خمس وأربعون جنيه واثنين وتسعين قرش وأربعة فضة ، (١١١) ، وهذا يعنى أن الحقيقة التى كانت تعلمها الادارة بتحقيق أرباح ضئيلة جعلها المشاركون الآخرون وما نشر عن الربح الأكبر الذى يصرف لهم كان بواقع النسبة المضمونة من الحكومة ، وهذا معناه استثمارية خداع المساهمين ، وفى ذات الوقت لن تستمر الحكومة فى تحجبل النسبة ازاء زيادة أعبائها ، أى لابد من مواجهة الواقع .

فى البداية نقرأ فى تلك المواجهات عن أمور ادارية ، أقدم عليها وكيل العموم « صفر باشا مع دميان بك بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) ، وتكشف الحقيقة المرة ، حيث علم منها أنه فضلا عن عدم وجود نقدية بخزينة الشركة ، فقد وجدت جملة مبالغ كان مطلوبا سدادها من بعض التجار والمستخلصين ، وقد وجد أن ذلك كان مخالفا لما جاء فى منطوق البند السادس والأربعين الذى كان ينص على أنه بانتهاء كل سنة يجرى حصر إيراداتها ويتم خصم مصروفاتها ، وما يتبقى بعد ذلك من فائض ربح تحجز منه نسبة بواقع ١٥٪ نظير المال الاحتياطي والسكوتات (التأمين) ، واستهلاك الموجودات ، ثم ٢٪ تخصص للمعاشات والاعانات والمكافآت وغيرها ، وهو الذى لم يتم ، وبلاستفسار عن عدم اجراء ذلك طبقا لنصوص النظامه ، « قيل ان ما كان محجوزا تحول صرفه فى اللوازمات وهو نظير موجودات استجذت » ، ولكن عندما طلب صفر باشا من دميان بك كشوف هذه الموجودات التى قيل باستحداثها وبيان أصنافها وأثمانها ، لم يمكنه الحصول عليها ؛ وتؤكد الوثيقة على أن هذه المخالفات توضح أن الاجراءات التى كان يقوم بها دميان بك كانت بخلاف نص النظامه ولم يقتصر الأمر على هذه المخالفات وإنما تعداها الى أمور أخرى كما على : -

أولا : كان رأس المال الذى تم دفعه مبلغ ١٤٤٤٧٠٠ جنيه (*) ،

(١١١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيرية) : مخططة أرباح وتوكيلات ٢١ مارس ١٨٦٤ . ملف خاص أرباح المساهمين بالقميانية بحرم ١٢٨١ هـ / يولية ٦٤ ، وثائق متفرقة بتوزيع ٤٥٠٠٠ جنيه بنسبة ١٠٠ قرش من عام ١٢٨٠ هـ .
- : مخططة أرباح وتوكيلات صرف أرباح (ملف خاص دفاتر يولية ١٨٦٩) وثيقة بتاريخ أول فبراير ١٨٦٩ من صرف أرباح .
(*) أشارت بعض الوثائق لوجود ٣٥٠٠٠ حصة لم يدفع بعضها الجنيه الرابع ، والخاص به والسافى .
- دار الوثائق (دواوين الخدمات - عزيرية) : تخطيط مجلس الادارة ١٨٦٥ - ١٨٦٧ . اجتماع ٣٠ شبس ١٥٨٣ (٦ يولية ١٨٦٧) .

تاريخ البحرية - ١٧٧

بينما كانت موجودات الشركة والحالة هذه ، تقل في تأمينها الفعلي عن القيمة المدونة بالدفاتر .

ثانيا : أنه مع معلومية المبالغ المطلوب سددها من مختلف الجهات فإن بعض المساهمين لم يتم بالسداد في الميعاد المحدد أساسا والبعض الآخر قام بسداد جزء وترك الجزء الآخر على أساس أن يتم خصم المطلوب منه مما يكون مستحقا له من أرباح ، كما أنه لم يتم خصم أرباح بعض السنوات السابقة من الاجمالي ، كذلك حصل التحويل بظهور أرباح في تلك

بارة قرش
السنوات وحسب نص الوثيقة ، « البعض بحساب المائة ٢٤ ٣٨ كما

بارة قرش
حصل من السنة الأولى . والبعض بحسابات ٢٠ ٣١ كما حصل من السنة

بارة قرش
الثانية ، والبعض بحساب المائة ١٠ ١٦ كما حصل من السنة الثالثة » ، وتذكر الوثيقة أن كل ذلك كان غير حقيقي وبخلاف نص النظامنامه ، ولم تعلم الأسباب التي دعت لذلك سوى أن تكون هذه النسب وهمية بقصد التحويل بتحقيق أرباح » (١١٢) .

ثالثا : لم يتم تقديم حسابات السنوات السابقة الى الجمعية العمومية الا بعد مضي ستة شهور في السنوات التالية ، بخلاف نصوص اللوائح التي كانت تنص على ان مثل هذه الشركات لا بد أن يكون حسابها السنوي محصورا في كل سنة بما يخصها من الايرادات والمصروفات ، وتذكر الوثيقة بأنه لم يفهم الداعي لعدم الاجراء حسب نص النظامنامه ، وأنه قد أدى ذلك لتأخير جملة مبالغ كانت تستحق السداد في سنواتها التي ظهرت فيها أرباح ، حيث لم يتم خصم المطلوب وانما وزعت كإرباح ثم تورد الوثيقة ان جزءا من الأرباح كان وهميا نتيجة صرفه من رأس المال الأصلي ، وذلك بما نصه :

« حقيقة الحال انها مأخوذة من عين المال الأصلي ٠٠ » ، ثم تصنيف الوثيقة ذاتها « أن ذلك مبنى على التساهل وعدم حساب فوائد تأخير مطلوبة من بعض الجهات » ، وجاءت اجابة دميان بك خالية من ردود مقننة الا فيما ذكره عن حجز نسبة السبعة عشر المثوية تحت بند الخصم من

(١١٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيوية) : محطة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ - ابريل ١٨٦٩ ، ملف خاص مكاتبات غرفة جنائي اول ١٢٨٠ - غاية الحقبة ١٢٨٥ هـ ، وثيقة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ من ملف وكيل عموم القومانية العزيوية الى دميان بك محاسبى القومانية .

الموجودات ، وبقية اجابته كلمات انشائية على غير أسس محاسبية (١١٣) .

ويكشف هذا العرض عن عدة أمور في مقلتها علم اتباع بنود النظامته ، من حيث دفع رأس المال أو الادارة المالية ، كذلك المبالغة في تقدير نسب الأرباح والأصول ، وأيضا تغطية الانفاقات من أصل رأس المال ، وتداخل المدفوع منه مع المقتضى صرفه ، وكأنا الادارة بأسرها أسهمت في تغييب الحقيقة ، ومن المرجح أن ذلك استمد جذوره في أحد جوانبه من بنود التأسيس ذاتها ، فيما يمكن أن يؤخذ عليها في خطوات طرّح الأسنم للاكتتاب ، إذ يلاحظ دوماً ، أن خطوات زيادة رأس المال كانت أشبه بمن يلهث جرياً في ملايسات يمكن تسميتها بالطفرة ، وهذه كان من سماتها الزيادات السريعة المتلاحقة في فترات زمنية وجيزة ، سواء من حيث رأس المال أو استحداث المشروعات ، وهو ما أظهره العرض السابق تناوله ، حيث كان رأس المال على مدى عام أو ما يربو عليه قليلا عشرين ألف حصّة باجمالى أربعائة ألف جنيه استرليني في ٥ ذى الحجة ١٢٧٩ (مايو ١٨٦٣) ، ثم حولت نفس الحصص للعملة الفرنسية ، في ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (يونية ١٨٦٣) ، ثم أصبحت بالجنيه المصرى بذات الكمية والتاريخ ، ثم زيدت الى الضعف أربعين ألف حصّة باجمالى ثمانائة ألف جنيه مصرى في ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٤ م) ، وزيدت الى مائة ألف حصّة باجمالى مليونى جنيه مصرى في رمضان ١٢٨٠ هـ (فبراير ١٨٦٤) ، وفى النهاية أصبحت العملة بالجنيه الاسترليني بعد أن زيدت الحصص الى أربعائة ألف حصّة برأس مال اجمالى ثمانية ملايين ، وذلك اعتباراً من ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) .

وهذا الأمر لم يؤد الى تخطيط المساهمين في الدفع حسب نوع العملة المستجدة . فحسب ، بل والادارة أيضاً عند قيامها بتحصيل فروق العملة عن المدفوعات الأقدم حتى تتساوى القيمة الأحداث ، مثلاً تم في تحصيل ٨٥ قرشاً بائر رجعى من أصحاب المائة ألف سهم الأولى ، ليصبح اجمالى ما يتم تحصيله حين طلب دفع الجنيه السادس بعد سداد ربع قيمة الحصّة « ٨٥٠ قرش » - معادلة الستة جنيهات الانجليزية - أبان طلبهم دفع الجنيه السادس بعد استكمال سداد ربع المائة وخمسين ألف حصّة من الثلاثمائة المستجدة بعد زيادة رأس المال الى ٨ مليون جنيه (١١٤) ، ومن المفارقات أن جهلاً الاستعداد الإدارى المالى تم فى جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ / أكتوبر ١٨٦٦ ، أى بعد مضى فترة طويلة نسبياً منذ اقرار

(١١٣) المصدر نفسه : اجابة دميان بك بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) .
 (١١٤) دار الوثائق القومية (مخطوطات الأبحاث) : مخططة ١٣ الوقائع (ملف المزينة)
 الوقائع المصرية : المجلد ٤٩ بتاريخ ٨ جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ / ١٨ أكتوبر ١٨٦٦ .

العملة الانجليزية ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) ، وكان الأجل
أن يتم ذلك في حينه .

ليس هذا فحسب ، بل أن نظم سداد الحصص ذاتها التي كفلتها
بنود النظامامة ، تكشف عن نهج مالي غريب على مثل هذه المشروعات ،
إذ التبع سداد كل أو معظم رأس المال لتأسيس المشروعات ، أو أن يتم
ذلك في فترات وجيزة ، لكن ما حدث مختلف تماما ، فالذي كان يطلب
سداده لا يتعدى الربع على فترات مجزئة ، أما بقية القيمة يُسار إليها
« ان لزم » ، فحين كانت « الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية »
حيث قيمة السهم « مائة فرانسا من ذوات الخمسة فرنكات » حين كان
رأس المال مليونين منها ، كان النسخ للربع على أساس ١٥٪ عند التوقيعات
الأولى ، ثم ان اقتضى الحال ١٠٪ بعد ثلاثة أشهر ، وهكذا ١٠٪ كل ثلاثة
أشهر اذا اقتضى الحال « (١١٥) » ، فإذا قرن ذلك بتاريخها ١٥ ذي الحجة
١٢٧٩ هـ (يونية ١٨٦٣) ، وعلى فرض اقتضى الحال سداد رأس المال
دفعه كل ثلاث أشهر ، فإن ذلك يستغرق نحو العامين وثلاثة أشهر أو
أزيد قليلا ، وذات الشيء يمكن أن ينطبق على حصص نفس الشركة بعد
زيادة رأسمالها الى ثمانمائة ألف جنيه مصري بأربعين ألف حصه ، التي
نصت نظمها على السداد بذات الأسس السابقة بلدا من ١٠ ربيع أول
١٢٨٠ هـ / ٢٥ أغسطس ١٨٦٣ ، وبعد أن زيد رأسمالها الى مليوني جنيه
مصري بأضافة ستين ألف حصه جديدة ، تم النص لأول مرة على : « حيث
أن أرباب الأربعين ألف حصه سبق انهم دفعوا خمسة وعشرين في المائة .
ينبغي أن أرباب الستين ألف حصه يدفعون خمسة وعشرين في المائة وباقي
الرسمال يدفع بالتقسيع حين اللزوم » ، أي حسب النظم السابقة ،
لتمتد المسيرة الزمنية للسداد ، وعلى الرغم من ذلك فلم يدفع أرباب حصص
الشركة المصرية سوى الربع فقط حسب هذا النص ولاحقه الذي طلب
المساواة بما دفعوه في الربع الأول .

وبعد أن أصبح المسمى الجديد « الشركة العريزية » برأسمال ثمانية
ملايين جنيه انجليزي وحصص أربعمائة ألف ، بما فيها المائة ألف السابقة
التي دفع ريعها بالكامل ، فقد تم النص على أن تطرح مائة وخمسون ألف
حصه من الثلاثمائة المستجدة ، وهذه يتم سداد الربع منها بواقع جنيهين
عند قيد الأسماء (أي رجب ١٢٨١ هـ / ديسمبر ١٨٦٤) ، جنيه بعد
القسط الأول بثلاثة شهور ، جنيه بعد القسط الثاني بستة شهور ، وإن
لزم ، جنيه بعد القسط الثالث بستة شهور ، وبحسب هذه الدفعات يكون
تم اغلاق ربع قيمة رأس المال المائة وخمسين ألف سهم وصاروا بمساواة

(١١٦) راجع نص البند السابع (النظامات القديمة للشركة المصرية) ضمن ملاحق
الدراسة الأصلية غير المنشورة بحجاسة عين شمس ، للمؤلف بنفس عنوان هذا الكتاب .

المائة ألف سهم الأولى ، ومن بعد تلك المدة ، ففي كل ستة شهور وان لزم يطلب من الخمسة عشر جنيها الباقية جنيها واحد من قيمة كل سهم من المائتين وخمسين ألف سهم اعتبارا من تاريخ اتمام استوفاء الربيع الأول (١١٦) ، وقبل طلب كل قسط بثلاثة شهور ينشر من العموم باعلان التحصيل ٠٠ وأما المائة وخمسين ألف سهم غلاق (اقبال) الثلاثائة ألف سهم المستجدة فيصير فتحها بمعرفة مجلس الادارة وقت اللزوم وبمعرفة المجلس المذكور يتعين وقتها كيفية التحصيل « (١١٧) » .

وهذا يوضح بطريقة محاسبية : استكانة أرباب المائة ألف حصلة الأولى على ما دفعوه لحين بلوغ سداد أرباب حصص المائة والخمسين المستجدة انصابتهم في دفع ربيع القيمة مع ملاحظة فروق المدة .

ثانيا : هذه الحصص المستجدة تكفل الألتحة سدادها حسب المواعيد السابقة (١١٨) ، على فترات طويلة يطول معها سداد رأس المال جميعه القديم والمستجد ، فالربيع منها يلزم لسداده نحو سنة وثلاثة أشهر ، وعلى فرض اقتضاء الحال سداد بقية رأس المال أى الثلاثة أرباع المتبقية ، فان ذلك يتم بواقع جنيها كل ستة أشهر ، أى يلزم ذلك نحو سبع سنوات أخرى ، هذا جميعه عدا المائة والخمسين ألف الأخرى التى هى فى علم الغيب ، كل ذلك بموجب نصوص اللوائح ، ومثل هذه التسهيلات مع حالة المشروعات وضمانة الربيع كانت كفيلة باستقطاب المساهمين .

لكن اذا كنا قد عملنا من مواجهة الادارة لواقعها ، أن حقيقة ما تم مبداه من أصل رأس المال حتى ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) هو مبلغ ١٤٤٤٧٠٠ مليون واربعمائة وأربعة وأربعون ألف وسبعمائة جنية (١١٩) ، لتبيننا على الفور ، أنه بعد مضي قرابة الأربع سنوات لم يتم سداد ربيع قيمة أصل المال ، وقد أرجعت ذات المواجهة أسباب ذلك فى عدم تنفيذ البنود بكل دقة ، ولكن الواقع أن النظم على هذا النحو كانت

(١١٦) المصنف نفسه : راجع نص البند السابع من « فرمان القومية الميزية » .

(١١٧) نفسه : راجع نص البند السابع .

(١١٨) توضح الوثيقة للشار إليها لاحقا أن مجلس الادارة اضطر للاقتراض ولم يستطع تحصيل التقاسيط قبل الموعد المحدد .

— دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٢ هـ (وثيقة رقم ٤٨٥٠٤ بالدار) بتاريخ غرة جمادى الثانية ١٢٨٢ هـ (١٨٦٦) صورة تقرير مجلس الادارة ، موقع من محمد شريف باشا .

(١١٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : مخططة مكاتبات ادارية مايو ٦٧ - ابريل ١٨٦٩ ملف مكاتبات جمادى أول ١٢٨٥ هـ غاية الحجة ١٢٨٥ هـ ، مكاتبة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ من صفر وكيل عموم القومية الى دميان بك محاسبى الميزية .

تبعت على هذا التخطيط وتلك الماطلة وذلك التداخل ، الذى كشفته المواجهة مع دميان بك محاسبى الشركة (١٢٠) ، ونسبت نقد ذات البنود ، التى رسمت دوما صورة هلامية لرأس المال خلاف الواقع

ومن المرجح أن هذه النظم كانت تستمد أصولها من روح الطفرة التى عمت المجتمع المصرى آنئذ ، حسبما سبق تناوله فى ظروف القيام ، من حيث الزواج الاقتصادى ، وشخصية الحاكم المولعة بالحضارة والمشروعات ، وفى هذا الصدد كان الاهتمام ينصرف الى رسم أكبر صور الطموح ، حتى لو كانت مسميات أو بالأحرى التحديدات الجزافية لرأس المال المتوقع ، ولذلك كانت الخطوات التى تتم هى ملاحقة طلب الشركة سداد أجزاء ضئيلة نسبيا من أصول رأسمالها التى يبينى ان يكون منذ البداية ، أو على الأقل غاليته وبدلا من إيجادها فاقضا يمكن استثماره ، نجدها تلهت خلف المشروعات المستحدثة (توسع فى النشاط البحرى - ملكية الملاحة النيلية - امتياز مد السكك الحديدية) ، فتبدو كأنها تقترض رأسمالها ، وهذا اللهث لم تنج منه المشروعات ذاتها ، لأنه اذا كانت السفن قد حققت أرباحا جزئية ، لم تصل الى النسبة المضمونة ٧٪ فى بعض السنوات ، الا أن الشروع الثالث « السكك الحديدية » لم تكن متوافرة لانجاحه ذات الخبرة لاختلاف مجال النشاط ، وايضا لحاجة مثل هذه المشروعات لسيولة نقدية ، لا توفرها نظم سداد رأس المال ، ومع بروز نسبة المشروعات التى تسبق الامكانات ، كان من الطبيعى أن تنتشر الشائعات حول حقيقة الوضع المالى للشركة ، وقد تصدى للرد عليها محمد شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس المصرية ، بالنيابة عن مجلس ادارة العريضة على الجمعية العمومية فى البداية ، وهو ما نشر بالوقائع المصرية فى ١٤ طفر ١٢٨٤ خ/ ١٧ يونية ١٨٦٧ حيث ذكر « صارت القومية فى السنة الرابعة ، وهى لم تزال ممتدة محفوظة » . ومع هذا فقد صدرت الأقاويل ممن لا دراية لهم . . . وغاية ما قالوا ان القومية لم تفعل الا طواير لا حقيقة لها ، لتستر بها عيبا وتفهم المساهمين زيادة اقتدارها وارباحها ، وأن الأرباح التى أعطتها لهم هى مأخوذة من الأصل من رأس المال . . . ولا يخفاكم ان مجلس الادارة ما أراد الاخاية على تلك الأقاويل الباطلة . . . » (١٢١) .

ثم يضى مفتدا دفاعه فيسوق أرقام حقيقة إيراد السفن عن الفترة من غرة يونية ١٨٦٣ الى ٩ سبتمبر ١٨٦٦ ، ولكنه لم يستطع الدفاع عن

(١٢٠) المصدر نفسه . . .
(١٢١) الوقائع المصرية - العدد ١١٤ - الاثني - ١٤ - سبتمبر ١٢٨٥ خ/ ١٧ - يونية ١٨٦٧ .
(حوادث داخلية) .

مازق السكك الحديدية فيذكر « أن الجمعية اقترت على ما استصوب مجلس الإدارة من إيقاف انشاء السكك الحديدية وقتيا » (١٢٢) .

وذكر كذلك « .. قولهم ان بعض الخصص قد بيعت بثمن بخس ، وبالتفحص عن ذلك وجد أن بعض المساهمين كان مديونا ورهن حصصه تحت يد المداين ، ولما حل دينه ولم يدفعه باعها له بأدنى قيمة .. » (١٢٣) ، وعموما فهذه الاجراءات حتى لو كانت من قبل المساهمين فانها تزيد الشائعات ، وربما كان ذلك متزامنا مع الانتكاسة المؤقتة التي أصابت تجارة القطن بعد انتهاء الحرب الأهلية .

أما على صعيد الخديوى فاننا نطالع ما هو أقرب من ذلك ، وقد يفسر ظاهرة حبس المائة والخمسين ألف سهم المتبقية ، أنها جاءت اiban تعويضات الفناة أثر تحكيم الامبراطور الفرنسى وكذلك فى أعقاب شرائه أملاك حليم باشا ، حيث راودت الخديوى آنثذ فكرة « فتح أسهم القومية العزيرية بسوق لوندرة (لندن) » وجاء فى رد نوبار باشا عليه فى ٥ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) « أنه على فرض ملكية الخديوى ١٥٠ ألف حصة مثلا ويكون اندفع عليها ٥ جنيهات أى مليون ونصف جنيه انجلىزى ، .. فان ما يمكن الحصول عليه « بالبريمو مليون جنيه » (١٢٤) .

وإذا كان ذلك لم يتم (*) ، الا ان هذه القرائن تدل على أن الظروف الاقتصادية فى هذه الفترة لم تكن فى صالح الشركة ومؤسسيها ومساهميها بعد سنوات قليلة من تأسيسها ، ولذلك فالذى لم تصرح به الإدارة ولم تنشره الصحف ، هى تلك المواجهة التى سبق تناولها بين صفر باشا وكيل العموم مع دميان بك محاسبى الشركة العزيرية وكانت بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) ، أى لاحقة لتقرير شريف باشا ، والتى كشفت عن أن الأرباح من أصل رأس المال ، كما أن الموجودات لا تفي بأثمان الأصول وان ما يذكر وهمى بقصد التورية (١٢٥) ، وشيئا فشيئا مع توالى المسيرة ، ومع مواجهة الواقع ، يكون بدء معرفة الحقيقة ، والحقيقة

(١٢٢) المصدر نفسه .

(١٢٣) المصدر السابق نفسه .

(١٢٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيرية) : مخططة ١٥٢ اسم رخص المساهمين ، وثيقة رقم ٥٤٣٦٠ بالدار - السودان) بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ / ٢٤ نوفمبر ١٨٦٥ من نوبار باشا الى ولي نعم .

(*) للزبد : راجع « للمؤسسون والمساهمون » فى الدراسة الاسمية غير المنشورة بجماعة عين شمس .

(١٢٥) المصدر نفسه : مخططة مكاتبات ادارية مايو ١٨٦٧ - أبريل ١٨٦٦ ملف خاص مكاتبات غرفة جنداءى اول ١٢٨٥ - نهاية الحجة ١٢٨٥ من وثيقة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ من صفر وكيل العموم الى دميان بك .

في مثل هذه المشروعات أقوى من أن تحجبها الكلمات ، فالقروض في زيادة مستمرة ويكفي للتدليل على ذلك ما جاء في الوثائق عن كمبيالات بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ تحت اذن بنك كريدى أوتريشان بالاسكندرية بمبلغ ٦٠٠٠٠٠ قرش ستمائة ألف قرش تستحق الدفع في ٢٢ ديسمبر ١٨٦٥ ، ورقمى ١٩٣١ ، ١٩٣٢ بمبلغ اجمالى ٦٠٠٠٠٠ قرش مسحوبتين ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ أيضا وتستحقان الدفع ٢٢ ديسمبر ٦٥ أيضا ، وكمبيالة رابعة بارة قرشي

بمبلغ ٣٠ ٦٥٣٥٩٣ بذات التاريخين ، عدا كمبيالة خامسة محررة ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ بمبلغ ٥٠٠٠٠٠ قرش تستحق الدفع لذات البنك في ١٢ ديسمبر ١٨٦٥ ، بالاضافة الى كمبيالات أخرى (١٣٦) ، وقد تمت هذه القروض ضمن الثلاثة سنوات الأولى التي قيل بتحقيق الشركة ارباحا فائضة خلالها .

كما تشير وثيقة أخرى بتاريخ لاحق جمادى ١٢٨٣ (سبتمبر ١٨٦٦) انه لضرورة لزوم النقدية وعدم امكان التحصيل من ارباب الحصاص الا بحسب التقاسيط المقررة . وما يلزم استقراضه من النقود لادارة حركة المصلحة باحتساب فوايض حسب الوقت ، وقد علم للمجلس . ان الفوايض التي ترتبت على ما صار استقراضه من ابتدى شهر بابه ٨٢ (أكتوبر ١٨٦٥) لغاية شهر بشنس سنة تاريخه (مايو ١٨٦٦) هو مبلغ ثلاثة مليون قرش ومائة اثنين وتسعون ألف ومائتان واثنين عشر قرش وثلاثة فضة ٤٠٠ (١٢٧) .

فإذا قرئت هذه الوثيقة في ضوء ما قرره المؤسسون منذ جمادى اول ١٢٨٢ (أكتوبر ١٨٦٥) باحتساب فائدة على المبالغ التي تكون لها أو عليها في ثمن مشروعات ومهمات غيره باعتبار ٩٪ سنويا ٠٠ (١٢٨) وتمت موافقة الخديوى عليه ، لتبيننا على الفور أن اصل المبلغ التي حسبت على أساسه الفوائد نحو ٣٥٤٦٠٠ جنيه ضمتها ما أشرنا اليه من قروض .

حقيقة كانت العريضة دائنة لبعض الجهات ومنها الميرى ، وقد اشارت الى ذلك وثيقة سابقة ، حيث ذكرت « وبما أن القومبانية يستحق

(١٢٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عريضة) : مخططة ١٣١ سندات وكمبيالات ، كمبيالات متفرقة معتمدة من زكريا عيله وكيل عموم القومبانية العريضة .

(١٢٧) : مخططة قرارات مجلس الادارة ، ملف ١٢٨٣ هـ (وثيقة رقم ٤٨٥٠٤ السودان) سورة قرار مجلس الادارة رقم ١٠٢ بتاريخ غرة جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ معتمد من محمد شريف باشا .

(١٢٨) - : (ديوان معية) : دفتر ١٩١٥ اواخر : امر كريم رقم ٣٢ بتاريخ ٢٨ جمادى اول ١٢٨٢ الى ديوان المالية ، ص ٦٢ .

لها طرف الميرى من الفوايض ، روى أن يخصم مبلغ ستمائة اثنين وتسعون ألف ومائتان واثنين عشر قرش وثلاثة فضة ضمن مصروفات السنة لغاية بشنس ٨٢ ، والباقي من مبلغ الفوايض وقدره مليونين ونصف قرش يتبقى بالحساب ، باب فحوص لحين تمام المحاسبة مع الميرى ، (١٢٩) ، وكان شريف باشا فى تقريره السابق ذكره المنشور بالوقائع المصرية صفر ١٢٨٤ هـ / يونية ٦٧ (١٣٠)؛ قد أشار الى هذه الأمور بقوله : أما أمر الافتراض فان القومانية ما افترضت الا للضرورة - غير أن الحكومة اعطت لنا بونات على أنها دفعة (أى رأس مال) ، ولما أردنا استبدالها بنقود حصل فرق عال فى الاسكوتو (Daquinter) نعم اننا أجبرنا على بيعها بالاسكوتو ٠٠ ، أى بالخسارة أقل من قيمتها ، وأن الجمعية اقترت : . . إيقاف انشاء السكك الحديدية (*) ، أى لم يرد بالتقرير سوى تحقيق السفن لأرباح نسبته أقل من ٧٪ .

وإذا ما الحق بهذا ، تلك المواجهة التى تسبق الإشارة إليها ، وكانت من صغر باشا الى دميان بك محاسبى الشركة فى ربيع ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٩) ، وما تضمنه القول بالفوضى المحاسبية وسياسات التساهل والتمويه ، أمكن الوقوف على حقيقة الصورة بعد مضى سنوات قليلة من التأسيس كما يلى : -

أولاً : رأس المال الأصل حتى نهايات ١٨٦٨ لم يتعد ١٤٤٤٧٠٠ جنيه ، أى أزيد قليلا من رأس المال المحدد اجمالا لتغطية المشروعات وكان مقدرا بثمانية ملايين جنيه استرلينى ، كذلك لم يتم دفع الحصص المطلوبة رغم جزئيتها بالكامل تبعا لسياسة التساهل .

(١٢٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : محظية قرارات مجلس الإدارة ، ملف ١٢٨٣ هـ ، « وثيقة ٤٨٥٠٤ السودان » صورة قرار ١٠٢ بتاريخ ١٢ جمادى الثانية ١٢٨٣ هـ بإهداء شريف باشا .

(١٣٠) الوقائع المصرية : المجلد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ / ١٧ يونية ١٨٦٧ . (١٣١) كان قد تم التعاقد على تزويد مهمات وأدوات السكك الحديدية عند محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) عن طريق عبد الحميد بك وكيل العزيزية . فمن لندن بالإجماع مع الشركة الفرنسية P. & C مع شركات انجليزية بجهتي نيوكاسل ومانشستر ، وتم دفع ألمان التوريدات نقدا أو بالأجل وكذلك التنفيدات الجزئية للتركيبات ، غير أنه تم إيقاف . كما هو واضح .

دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : محظية قرارات مجلس الإدارة ، ملف قرارات ١٢٨١ هـ ، قرار بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٨١ هـ ، معتمد من اسماعيل باشا .

١٠ - مخططة نظمات القومية العزيزية (ملف حسابات) ، مكتوبة رقم ٢/٥٩ بتاريخ ١٩ جمادى آخر ١٢٨١ هـ من محمد شريف باشا ناظر خارجية ومدارس الى مدير القومية العزيزية .

ثانياً : ما تم دفعه من جانب الميرى الذى يمتلك النصاب الأكبر من
الخصص ، كانت دفعياته الأخيرة بيونات كانت قيمتها التى تم تحصيلها
أقل من قيمتها الاسمية تبعاً لطرحها « بالاسكونتو » اضطراباً .

ثالثاً : كان سياسة اللهث وراء المشروعات الجديدة ، تتحرك فى ذلك
رأس المال الغائب ، أى الذى سيتم تحصيله مستقبلاً ، وهذه كانت تستدعى
من الإدارة - حتى تتسق مع صورة الطموح غير الواقعية - الاقتراض بفائدة
أعلى ، وزاد من سوء هذه السياسة أن مشروعاً هاماً منها « السكك الحديدية »
أوقف تنفيذه بعد ورود مستلزماته ، أى لم يكن الأمر اتفاق أموال فحسب ،
بل عجز هذا المتفق عن تحقيقه عائداً لتوقف استثماره .

رابعاً : كانت السفن هى المورد الوحيد الذى يفي بأهداف النشاط
فى جانبه الاقتصادى ، ولكن هذه السفن مع عدم تحقيقها أرباح الـ ٧٪
غير الواضحة للمساهمين مثلت عبئاً متزايداً على الميرى ، وضاعت صورة
إيراداتها فى خضم الاندفاعات الكبيرة وقروض المشروعات ، ومن ثم
لا يستبعد استكمالها هى الأخرى من القروض للوفاء ببنود المسببات
الوهمية ، وفى البداية والنهاية سوء الإدارة والتخطيط .

وقد أثرت هذه الأمور فى مسيرة الشركة ومحاولاتها الإصلاحية فبعد
أن كان يتم صرف الأرباح منذ بدء تشكيل الشركة كل ستة شهور ، تقرر
أن يتم ذلك فى المستقبل بدءاً من شوال ١٢٨٣ هـ (١ مارس ١٨٦٧)
كل عام (١٣١)

فإذا كان هذا المبحث لا يعرض لأثر ذلك فى نفسية المساهمين ،
أو بعضهم الذين أشار شريف باشا لحرج موقفهم المالى فباعوا حصصهم
بأقل من قيمتها ، فإن ما يتعلق بجانبنا هذا وقسالة مسيرتها العامة ،
أنه فى يوم السبت ٢ شعبان ١٢٨٦ هـ (نوفمبر ١٨٦٩) ، اجتمع مجلس
الإدارة بديوان الداخلية ، « وتمت الموافقة على انتخاب سعادة شريف باشا
الرئيس ، وسعادة حافظ باشا وكلاً (وكلاء) عنا ، للمداولة مع الحكومة
فى الطرق المقترحة اتخاذها .. حيث أن القومانية غير مأمول تحسين
مسيرتها بالحالة التى عليها .. » (١٣٢) ، حيث كان البند ٣١ « من النظامناه

(١٣١) دأر الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس
الإدارة ، ملف قرارات ١٢٨٣ هـ ، صورة قرار رقم ٣٨ مطبقة ١٢٩ فى غاية شوال ١٢٨٧
موقع من محمد شريف باشا ١٢ القلمة ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٧) .

(١٣٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس
الإدارة ، ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، قرار بجاريغ ٢ شعبان ١٢٨٦ هـ موقع من أعضاء
مجلس الإدارة .

ينص على انه في مثل هذه الأمور ينبغي « استحصالة (الحصول على)
 اذن الحكومة » (١٣٣) ، ولكن يبدو أن الوكيلين قد انتهت مداولتهما
 بضرورة عرض مجلس الادارة الموقف على الجمعية العمومية لامكانية تدبير
 أمورها ، حيث دعت الجمعية العمومية الى الانقاد العادي يوم ٢١ فبراير
 ١٨٧٠ ، ولما لم يتم ذلك تم انعقادها يوم ٢٠ ذي الحجة ١٢٨٦ / مارس
 ١٨٧٠ (١٣٤) ، وتلى عليها تقرير مجلس الادارة ، مفيدا الاسباب التي
 أدت الى حالة الشركة هذه ، وكان مما أورده انه قد سبق تعيينه قومتين
 (لجنة) لمراجعة وفحص حسابات عامي ١٥٨٤ ، ١٥٨٥ ق ، ، وأوضح
 القومتين أن أرباح ١٨٥٤ م نحو ٢٨٠٠٠ جنيه لا تصل الى ٧٪ وهذه
 تكملها الحكومة ، وليس كافيا أيضا لتغطية نسبة ال ١٥٪ التي يجب
 بارة قرش جنيه

اجتازها لاستهلاك الآلات حيث المقتضى وجوده لذلك ٣٨ ٣٨ ٧٠٦٩٠
 في الوقت الذي زادت فيه سعر المهات « زيادة فاحشة بسبب حرب
 أمريكا » ، وغرق وابور قليوب ولذا كان « بسرعة انحطاط جسيم في
 بارة قرش جنيه

قيمة الموجودات ونشأ منها نقص في القيمة بلغ ٢٦ ٥٢ ٤٦٦٣٥٢ (١٣٥)
 ثم يفاجئنا ذات التقرير ، أو بالأحرى يستمر مجلس الادارة في مباحثة
 أرباب الحصص بحقيقة الفشل ، فيذكر عن هذا المبلغ « صاير تقديره
 باعتباره المائة سبعة سنوى حسبما رأى مجلس الادارة ، ولكن القوميات
 الأخرى تعتبر احتساب الهرض (الاستهلاك) في الموجودات بواقع المائة
 عشرة سنوى ، فالذى جرا احتسابه المجلس المقتضى واستثناه من قيمة
 الموجودات هو أقل من الجارى احتسابه بالقوميات الأخرى بنحو
 الثلث ٠٠٠ (١٣٦) ، أي أنه ترتب على ذلك تقدير ائتمان وهمية أكبر من
 القيمة التي ينبغي تقديرها بعشرة في المائة المتبعة في مثل هذه المشروعات ،
 وبالتالي زيلت قيمتها في السنوات السابقة بنحو ٣٪ كل عام ، ثم يستمر
 التقدير في ذكره الأساليب الوهمية التي كانت تتبعها الادارة ، فيورد
 « وعدا ذلك علمنا أنه في السنوات السابقة مصاريف عمات الوايورات
 بارة قرش جنيه

البالغ قدرها ١٢ ٧٩ ١٧١٢٦٦ جري علاقتها على ائتمان الوايورات بدلا

(١٣٣) راجع نص البند ٣١ من « نظام الجزيرة »
 (١٣٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيرية) : المخططة الأولى « المؤسسين
 والجمعية العمومية » ، ملف ٦ ، مذكرة الجمعية العمومية للمعتبة ديوان الداخلية بالخراس
 بتاريخ ٢٠ ذي الحجة ١٢٨٦ هـ .
 (١٣٥) المصدر نفسه .
 (١٣٦) المصدر نفسه .

من خصصها من المصروفات ، ولأجل تصليح هذا الغلط ينبغي استئصال هذا المبلغ من قيمة أثمان الموجودات الاسمية « (١٣٧) ثم يسف التقرير ذاته إنه يلزم بمبلغ مائة ألف جنيه مصروفات واصلاح لاستمرار النشاط .

أما عن التحسينات التي اتخذها فإنه لما تبين للمجلس تفوق مصروفات الخط المستجد لسفن الشركة بين مصر وإيطاليا عن إيراداته قرر ابطاله ، وأجرى بعض زيادات في ثقل الركاب والبضائع تحقق منها عام ١٥٨٥ ق مبلغ ٣٧٣٦٦ جنيه ، وفي النهاية يذكر التقرير « مجموع اللازم تداركه ٣٣٨٠٠٠ جنيه تقريبا ، إذا كان مرغوب اصلاح الحالة ، ومقوض لرفع مكانتكم ما تقرؤا عليه من الطرق المقتضى اتخاذها لمداواة حالة القومبانية ، وإذا كنتم تقرؤا أن كل شيء يبقى على أصله فتأمروا مجلس الادارة أن يطلب نقود جديدة من المساهمين لأجل تسديد ديون القومبانية وتجديد خزانات (خزانات السفن) وترميمات لازمة بالوابورات .. وكذا لإيجاد لفرد تسنح للقومبانية بأدارة حركتها .. ، ومع كل ذلك فإن مجلس الادارة زهين أمركم ومستعد لاجراء بالضبط والربط » (١٣٨) .

ولكن يبدو أن المجلس كشف حقيقة الادارة التي اعتادت الابهام مرارا ، فلم تجنبه منقذين حين أدركها الفرق ، ولذا كان قرار اواباب الحصص في نفس الجمعية العمومية سريعا ، « بالترخيص لمجلس الادارة في أن يتداول مع الحكومة المصرية في أعمال شروط تنازل يؤول منها الملففة للعموم ، ويقوم المشروع الذي يجريه عن ذلك في اجمعية عمومية تنعقد فوق العادة .. » .

وبعد المداولة مع ديوان المالية ، أقال الديوان موافقته وقبوله ما جاء في تقرير مجلس الادارة عن الشركة المصرية
 "Traduction du rapport du Conseil d'Administration de la compagnie
 Aezizie Misrie"
 ، واعتمده اسماعيل صديق باشا ناظر ديوان المالية في ٢٦ ذي الحجة ١٢٨٦ هـ (٢٢ مارس ١٨٧٠) ، وكانت بنود الاتفاق تنص على تنازل الشركة عن كافة موجوداتها للحكومة ، في نظير تعهدا بتسديد كافة ديون القومبانية ، وتسديد جميع المبالغ التي صار توريلها من طرف المساهمين من وأسمال وقوايد باعتبار الماية سبعة ٧٪ سنوى في مدة سبعة سنوات اعتبارا من غرة توت ١٥٨٧ (سبتمبر ١٨٧٠) ، ويتم دفع الحكومة الواجب دفعه عن ١٥٨٥ ق ، وإما المتبقى المطلوب سداداه فهو حسب مواعيله كما يلي : - (١٣٩) .

• (١٣٧) المصدر نفسه

• (١٣٨) المصدر نفسه

• (١٣٩) المصدر نفسه ، الهند الرابع .

إجمالي ما يدفع يونيات كيرة	رأس المال الخصم كيرة	لوايض الحساب الاية ٧ كيرة	(٢) البيان
١٠٥٠٠	-	١٠٠٠٠	تبلغ يونيات في غرة توت ١٥٨٧ (سبتمبر ١٨٧٠) عن كامل لوايض ١٥٨٦ (٢) .
٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠	تستحق في غرة برمها٢ ١٥٨٧ (مارس ١٨٧١ عن لوايض أول ٦ شهور من سنة ١٥٨٧
٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠	يوني٢ تستحق في ١٥٨٧ تستحق في غرة توت ٨٨ (سبتمبر ١٨٧١ عن لوايض لاني ٦ شهور من سنة ١٥٨٧
٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠	يوني٢ تستحق ١٥٨٨ في غرة برمها٢ ١٥٨٨ (مارس ١٨٧٢) عن لوايض أول ٦ شهور سنة ١٥٨٨
٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠	يوني٢ تستحق ١٥٨٨ في غرة توت ٨٩ (سبتمبر ١٨٧٢) عن لاني ٦ شهور سنة ١٥٨٨
٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠	يوني٢ تستحق ١٥٨٩ غرة برمها٢ ٨٩ (مارس ١٨٧٢) عن لوايض أول ٦ شهور سنة ١٥٨٩
٥٢٥٠٠	-	٥٢٥٠٠	يوني٢ تستحق في ١٥٩٠ غرة توت ٩٠ (سبتمبر ١٨٧٣) عن لوايض لاني ٦ شهور ١٥٨٩
٢٤٠٠٠٠	١٨٧٥٠٠	٤٢٧٥٠٠	يوني٢ تبلغ في ١٥٩٠ تستحق في غرة برمها٢ ١٥٩٠ (مارس ١٨٧٤) عن أول ٦ شهور سنة ١٥٩٠
٣٣٣٤٣٧	١٨٧٥٠٠	٤٥٩٣٧	يوني٢ تبلغ غرة توت ٩١ (سبتمبر ١٨٧٤) عن لاني ٦ شهور من سنة ١٥٩٠
٣٣٦٨٧٥	١٨٧٥٠٠	٣٦٣٣٧٥	يوني٢ تبلغ في ١٥٩١ تستحق في غرة برمها٢ ٥٩١ (مارس ١٨٧٤) عن أول ٦ شهور من سنة ١٥٩١
٣٣٠٣١٢	١٨٧٥٠٠	٣٣٨١٢	يوني٢ تبلغ غرة توت ٩٢ (سبتمبر ١٨٧٥) عن لاني ٦ شهور من سنة ١٥٩١

(*) كانت الحاسبة من أساس بداية ومنفصلة السنوات القبطية، حيث أصبح هذا
تاريخ منذ ٢١ شوال ١٢٧١ هـ / يولية ١٨٥٤ .

إجمالي ما يدفع باليونات لسيرة	رأسمال النصيب لسيرة	قوائم الحسابات التي للسيرة	البيان
٢١٢٧٥٥	١٨٧٥٠٠	١٦٢٥٠	تستحق غرة برمهات ١٢ (مارس ١٨٧٥) عن أول ٦ شهور من سنة ١٥٩٢ .
٢٠٧١٨٧	١٨٧٥٠٠	١٩٦٨٧	يونات تدفع ١٥٩٢
٢٠٠٦٢٥	١٨٧٥٠٠	١٣٦٢٥	تستحق غرة برمهات ١٥٩٣ (مارس ١٨٧٦) عن أول ٦ شهور من سنة ١٥٩٣ .
١٩٤٠٦٢	١٨٧٥٠٠	٦٥٦٢	تدفع غرة توت ١٥٩٤ (سبتمبر ١٨٧٧) عن ثاني ٦ شهور من سنة ١٥٩٣ .
		١٥٩٣	يونات تدفع ١٥٩٣

وأشار التقرير « بما أن هذا التنازل مقتضى أن يكون من تاريخ هذا اليوم ، فالحكومة المصرية لها الحق بالملاحظة - لفوائد الطرفين - في سير وحركة كافة عمليات القومانية لغاية نهي الشروط والتنازل بكيفية قطعية ، وحيث يعرض ذلك للإعتاب الخديوية » .

أما السفن وملحقاتها من أدوات ملاحية فهذه بلغت أعدادها نحو ٢٧٨ وحدة ، منها : بالبحر المتوسط ١٤ سفينة ، ٣٨ ملحقة ، صنادل وفلايك ، وبالبحر الأحمر ١٠ سفن ، ٥ ملحقات ، بينما بلغت في نهر النيل نحو ٢٧ وإبورا بخاريا ، ١٨٤ ملحقة ، عدا أخريات غير صالحة ، وقلدت آثماتها جميعا بنحو ٧٢٧.٦٥٥ ليرة مصرية (جنيه) حسب التثمين الذي تم بمعرفة « روبرت برايس Robert Brins » باسهندس عموم القومانية بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ (١٤٠) ، وكانت هذه التقديرات صورة أخرى من الواقع السيئ الذي ألم بوجودات الشركة ، ويكفي للإشارة إلى ذلك (*) ، أنه كان متبقيا على الشركة العزيرية ، من أقساط السفن

« محمد مختار باشا : التوثيق الإلهامية في مقارنة التواريخ الهجرية بالسنين الأفريقية والبطنية ، تحقيق د. محمد عمارة ، ج ٢ ، القاهرة ١٩٨٠ ، ص : ١٣١٦ .
- للتأويل بالتاريخ الميلادي عن المرجع نفسه ، ص - ص : ١٣٣٦ - ١٣٤٣ .
(١٤٠) دار الوثائق القومية (دواوين الختمات - عزيرية) : مخططة وإبورات ١٨٦٨/١٨٦٩ ملف خاص وإبورات ٣ لدى القعدة ١٢٨٥ - ٢٥ لدى القعدة ١٢٨٥ ، قائمة تثمين مقدمة إلى جابر باشا وكيل مجلس الإدارة في ١٥ فبراير ١٨٦٩ .
(*) سيتم تناول المزيد في الفصل الخامس « سفن البحرية التجارية المصرية » .

وملاحظاتهما المشتراه من الميرى فقط ، حتى ربيع الثاني ١٢٨٧ / يولية ١٨٧٠ ، مبلغ ٩٤٧٤٤ جنيه مصرية ١٥٠ بارة ٥٣ قرش ، وكانت هذه الأقساط لنحو ١٠٦ وحدة ملائمة (١٤١) .

كذلك آلت للحكومة عقارات الشركة في الاسكندرية « ورش ومخازن وديوان الادارة » بمبلغ ٤٨٥١٥ ج.ك « وفي السويس « مخازن ١١٣٦٨ ج.ك » ، وفي مسنود قطعة ارض « محطة الانجارية ١٣٨٦ ، وديوان العموم بالقاهرة ٧٠٩٢ ج.ك » (١٤٢) ، فضلا عن ذلك ١٥٦ فدان قد تم شراؤها بجمعة امبابه منذ ١٣ جمادى اول ١٢٨٢ هـ (١٤٣) ، علاوة على التوكيلات الملاحة الخارجة .

على أية حال فقد رتبت اعتمادات المالية للكشف السابق تقديمها ،
نظم سداد اجمالي بونات رأس المال وفوائده في الأعوام السبعة المار
ذكرها ، وقدّر لذلك اجمالي ٢٠٥٠٠٠ ٢١٥٠٠ جنيها مصريا (١٤٤) ، ودعيته
في أعقاب ذلك الجمعية العمومية للانعقاد غير العادي « في ٢٨ محرم
١٢٨٧ هـ (أواخر ابريل ١٨٧٠) تحت رئاسة محمد شريف باشا ناظر
الداخلية والرئيس المؤسس للشركة العريضة في محل: ديوان الداخلية
بالاسكندرية ٠٠ وبلغ عدد الحاضرين منهم ٨٥ شخصا ، حازرين من
السهم المبلغ ١٦٧١٢٨ سهما ، ولهم من الرأي (الأصوات) عدد ٣٣٦٠ ،
واستقر رأى أرباب هذه الجمعية العمومية بطريق الاكثرية المركبة من عدد
٨٣ نفسا ، حازرين من السهم المبلغ ١٦٧١٢٨ سهما بما لهم من الرأي
عدد ٣٣٥٨ أعني مع مخالفة عضوين اثنين فقط ، عل التنازل للحكومة
المصرية عن كافة موجودات هذه الشركة وحقوقها ومزاياها الحائزة لها
لغاية تاريخه ٠٠ » (١٤٥) والبنود السابق ذكرها ، وقد كان الخديوى
واسرته من أكثر الساهمين .

(١٤١) المصدر نفسه : مطبعة وابورات ١٨٧٠ ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع الثاني ١٢٨٧

• بيان ديوان المالية عن المطلوب معتمد من اسماعيل صديق باشا .

(١٤٢) د: أحمد عبد المتصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠٩ .

(١٤٣) دار الوثائق (ديوان مصفاة) : دفتر ١٩١٥ أول من ص ٢٢ رقم ٢ بتاريخ

١٣ جمادى أول ١٢٨٢ هـ (أكتوبر ١٨٦٥) أمر كريم الى الدائرة الصحية .

(١٤٤) للصندوق نفسه : مخططة قرارات مجلس الإدارة ، ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ،

وليقة بتاريخ ٢٦ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ / تقرير مجلس الإدارة ، معتمد من اسماعيل حديق
ناظر ديوان المالية -

(١٤٥) - وادي النيل : العدد ٩ السنة الرابعة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٧ هـ / ٦ مايو ١٨٧٠ ،

• ۲ •

١٠٠ ص - من : ٣٨٥ - ٣٨٨ عن الوقائع

الاصرية : العدد ١٥٥ بتاريخ ٣٠ محرم ١٢٨٧ هـ / ١ مايو ١٨٧٠ م

وفى غرة صفر ١٢٨٧ هـ / ٢ مايو ١٨٧٠ صدر الأمر الخديوى الى المالية بقبول التنازل فى مقابل تمهيد الحكومة بسداد كامل المطلوبات ورأس المال المدفوع وفوائده (١٤٦) ، وكان هذا يعنى تحمل الميرى ديونا آجلة تسدد على سبع سنوات قادمة ، فى ظل استمرارية النشاط الملاحي ، وهذه الاستمرارية كان يطمحها ، أن موجودات الشركة من الوحدات الملاحية البحرية والنيلية لا تزال تمارس نشاطها ، كما أن اسماعيل باشا كان فى حاجة للبحرية التجارية خاصة فى ربط مصر بالمحاور الملاحية الخارجية وخاصة ملحقاتها ، وكذلك تلبية للأهداف التى استدعتها ظروف قيام هذا النشاط السابق تناولها ، حيث ان ذات الفترة كانت تشهد المزيد من نزعاته الاستقلالية ، بالإضافة الى أن ظروف التصفية هذه جاءت فى وقت تطور المرافق الملاحية المصرية « افتتاح قناة السويس ، انشاء الفنارات واصلاحات المزانى ، مد الخطوط التلغرافية ، والسكك الحديدية » ، وهذه الأخيرة يمكن الاستفادة مما جلبته الشركة العريضة ضمنها ، وليست الملاحة النيلية بقليلة الأهمية هى الأخرى فى مجال المنافع ، خاصة مع وجود ترسانة بولاق ، وكون السفن مدارس عملية يمكن من خلالها تدريب تلاميذ المدرسة البحرية ، بالإضافة الى أنه استرد أراضي الشركة .

ويمكن القول انه رغم التصفية الا أن العريضة بما امتلكته من خطوط سير سفن ، انتظمت لفترة طويلة قاربت سبع سنوات ، وبما كان لديها من توكيلات خارجية (*) ، أو اجمالى وحدات عاملة ، كان من الصعب تصفيتهما نهائيا ، فتصبح مصر بلا بحرية تجارية ، خاصة فى وجود شخصية جاكم مولى بالتطور ، ولكن الصعوبة التى تواجه مثل هذا التحول ، هو امكانية مهاجمة الدول الأجنبية بأن هذا يعد احتكرا ولكن ما تم من استمرارية رأس المال المساهم ، ولو أنه كان فى طريقه للتصفية ، عطل ذلك - على الأقل - فى ظل وجود شركة قناة السويس ، الذى حقق واقع افتتاحها حلم الملاحة الدولية فى مرونة الحركة وسهولة الانتقال .

ويذكر البعض أن مسمى الشركة العريضة ، استمر الى أن سميت عام ١٨٧٣ « مصلحة البوسنة الخديوية » The Paquebots-Post Khedivieh (١٤٧) ، بيد أنه من خلال ما أورده رينى بك ثم ما ورد

(٢٤٦) غار. الوثائق القومية - (ديوان معية : عربى) : دفتر ١٩٣ - أوراق عربى - رقم ١٣٧ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٧ أمر كريم من عابدين الى المالية ، ص : ١٠٥-١٠٦ .
 (٢٤٧) نعيم تناول ذلك فى الباب الخاص « النشاط الخارجى » :
 (١٤٧) - أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى فى مصر ، ص : ٦٣ « جيل خانكي : فرجيل سابق » ص : ٣٧٧ .
 - د - محمد كامل أمين سلى : شرح المرافق البحرى - ج ٢ ، ص : ٨٢٥ .

في مذكرة يعقوب أرتين باشا الى أمين سامي بناء على طلبه انه « في سنة ١٨٧٠ الممثلة لسنة ١٢٨٧ هـ ، أصبحت السفن ودور الصناعة التابعة لها من أملاك الحكومة المصرية وسميت المصلحة « مصلحة البوستان الخديوية » نسبة الى سمو الخديوي « (١٤٨) ، وهذا ما تثبته الوثائق في اشاراتها العديدة في تواريخ معاصرة (١٤٩) ، لتبدأ البحرية التجارية المصرية منذئذ مزاوله نشاطها في ظل مسماها الجديد ، « مصلحة وابورات البوستان الخديوية » المملوكة للميزى .

المرحلة الثالثة : مصلحة وابورات البوستان الخديوية :

انه منذ صدور الأمر الخديوي رقم ٢٣٧ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٧ هـ/ مايو ١٨٧٠ (١٥٠) ، يمكن القول بأن البحرية التجارية المصرية أصبحت تابعة لإدارة الميزى ، وكان ذلك يعنى انتهاء نظم ادارة العزيمية ، ولا حاجة للجمعية العمومية من أبواب الخصص ، حيث وضعت مسبقا النظم التي سيتم على أساسها تصفية رأس مال المؤسسين والمساهمين بموجب البونات الدائنة للحكومة ، وكان ذلك يعنى على صعيد اسهامات الباشا ، تخلصه من نسبة الربح السابق ضمانها ، لأيلولة ممتلكات العزيمية للباشا ، حيث ينوب عنه في ادارتها ديوانا البحرية والمالية فنيا وماليا .

وتكشف الوثائق المعاصرة ، انه في وقت لاحق كان تاريخ تحويل مسمى النشاط من الشركة العزيمية الى مصلحة وابورات البوستان الخديوية ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ (منتصف ١٨٧٠) (١٥١) ، ومما يلتفت النظر في هذا المسمى ، أنه كان تخليا عن المسمى المنسوب

— شرح القانون التجاري الأخرى ، ص : ٤٣٧ .

— وزارة النقل البحري : مرجع سابق ص : ١٩ .

(١٤٨) — Regny, E : Op. Cit., Tome 2, pp. 52, 53.

— أمين سامي : تلويح النيل مجلد ٣ جزء ٣ ، ص : ١٤٣٥ .

(١٤٩) دار الوثائق القومية (ديوان ميمى - تركى) : مخططة ٤٧ خنية تركى ، - وثيقة رقم ٤٧/٢٦٠ بتاريخ ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية والبحرية الى مهردار الملية ، بخصوص بواشر البوستان الخديوية .

— وثيقة رقم ٤٧/٢٦٢ من شاهين كنج الى مهردار الملية بخصوص اتفاقات بين شركة البواشر الخديوية وسكة حديد برنليزى .

(١٥٠) — (ديوان ميمى عربى) : دفتر ٩٣٠ أوامر عربى ، رقم ١٢٧ بتاريخ غرة صفر ١٢٨٧ هـ ، أمر كريم الى المالية ، ص : ١٠٥ .

(١٥١) المصدر نفسه : (ديوان خنية تركى) : مخططة ٤٧ ميمى تركى ، ترجمة وثيقتين رقمى ٤٧/٢٦٠ ، ٤٧/٢٦٢ تاريخنا ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية والبحرية الى مهردار الملية .

للسلطان عبد العزيز (*) ، وبده انتسابها للخديوى حيث هي مصلحة وإبورات بوستاه ، وإن كان واقعهما ليس قاصرا على البريد ، بل استمراريتها فى خطوط السير وكافة نشاط الملاحة التجارية ، ومن المرجح أن هذا المسمى استمد واقعه من ظروف المصلحة الجديدة ، وكذلك ظروف علاقة باشا بالسلطان العثماني السياسية .

فمن حيث ظروف المصلحة أصبح الخديوى مالكا لها ، ومن حيث المدلول السياسي فإنه لا يمكن اغفال جو التوتر الذى ساد العلاقة الخديوية العثمانية آنذ ، إزاء ما أورده الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى عن رحلات الخديوى الى أوربا ، فى محاولة منه لبلورة شخصية مستقلة فى نظر تلك الدول ، ثم احتفالات قناة السويس (١٥٢) ، ومن ثم يرجح أن هذه التسمية كانت مقصودة ، اتساقا مع تلك النزعة الاستقلالية ، وانتهاز هذا المسمى فى بلورة نشاط محسوس للسفن الخديوية فى المياه الخارجية ، خاصة وأن مثل هذه التحولات لم يكن منتظرا فيها اعتماد السلطان العثماني، حيث تعتبر من الأمور الداخلية التى كفلتها القرارات السلطانية لإسماعيل باشا (١٥٣) .

وعن دوافع التحول يعزو سرحك ذلك للخديوى بقوله : لما عزم على إبطال الشركة العزيفية ابتاع جميع أسهمها وحولها « (١٥٤) ، ثم يورد الرافعى أنه « كان لبواخر الشركة العزيفية فضل كبير فى نشاط حركة التجارة الخارجية لمصر وتسهيل مواصلاتها البحرية مع الأقطار الأخرى ، وزاحمت شركات الملاحة الأجنبية فى هذا الصدد ، ونجحت فى عملها وتمت إيراداتها وحقت الأرباح الوفيرة ، ثم ابتاع الخديوى إسماعيل أسهمها احتكارا لأرباحها ، وحولها الى إدارة من إدارات الحكومة ، عرفت بمصلحة

(*) ترتب عل ذلك أن غيرت « شركة اللواتل العثمانية » وهى التابعة للبحرية التجارية العثمانية اسمها الى « الشركة العزيفية » .

— دار الوثائق القومية (محافظ الحجاز) : محطة ٤٨ معية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٤٨/٤٦٦ بتاريخ ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ (ديسمبر ١٨٧٩) من عمر عزمي الى الملية . (١٥٢) د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ١١٦ — ١٥٢ .

(١٥٣) كان ضمن تصوس فرمان ٥ صفر ١٢٨٤ هـ (٨ يولية ١٨٦٧) ما يلي « فى فرمان الذى يمتع خديوية مصر ميزة الولاية تقرر ان القوانين الأساسية المعمول بها فى ولايات الامبراطورية الأخرى يسرى مفعولها أيضا فى مصر .. ولكن إدارة مصر وما يتعلق بها من مصالح اقتصادية ومادية وغير ذلك ، لا كانت مهبودة الى الحكومة المصرية ، فانها تستلزم ما تمنحه من حق سن الترتيبات الضرورية لضمان تقدم المصالح ، عل شكل ترتيبات خاصة بالإدارة الداخلية .. » د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : المرجع نفسه ، ص : ٢٣٩ .

(١٥٤) إسماعيل سرحك : حقائق الأشبار ، ج ٢ ، ص : ٥٥ .

وابورات البوستة الخديوية « (١٥٥) ، وهو ما يراه أيضا كل من الطوبجى والدكتور أحمد عبد المنصف محمود (١٥٦) ، بينما يذكر محمود عبد الهادى ، « يبدو أن أعمال الشركة (العزيزية) ... أصابها بعض الركود بسبب الكساد والتوقف الذى ساد فى الحركة التجارية ، فخشى اسماعيل أن يندثر مشروعه العظيم ، فقرر أن تؤول الى الحكومة وصدر الأمر الكريم بقبول التنازل الصادد من القومية العزيزية « (١٥٧) .

فاذا نظر الى هذه الآراء فى ضوء النهايات التى آلت اليها الشركة العزيزية ، لاتضح من واقع ما اثبتته الوثائق أن العزيزية قامت بدور هام استقر معه النشاط الملاحي المصرى الخارجى طيلة السنوات الماضية ، وإن كانت قد تعرضت فى نهاياتها لهزات اقتصادية ، كانت غالبيتها من سوء الإدارة وارتفاع أثمان الآلات ، أثر على كفاءة تحقيقها الأرباح المجزية ، وهذا أدى بدوره ليس الى كثرة ما يتحصله الخديوى من استكمال نسبة ال ٧ ٪ المضمونة من الأرباح ، التى تمثل تزايدا فى الخسارة ، وليس عسفا بأرباح أسهمه فحسب ، بل تعويضه المؤسسين والمساهمين المتبقين ، ومن ثم ففرصة خلاص الخديوى من ذلك واردة ، خاصة أن هذا يعنى انفراده مباشرة باستثمار أسهمه دون جعية عومية ، وإنما بمحاسبة المالية ، بالإضافة الى استرداده الأراضى المجانية السابق منحها للشركة ، كما أن أية أرباح جزئية يمكن تحقيقها ، أفضل من ذاك العيب الخاسر ، وأن أية أسباب تستجد للخسارة يسهل الوقوف عليها من خلال ديوانى البحرية والمالية ، من ثم فاية دوافع سواه كانت درءا للخسائر أو جريا وراء مزيد من الأرباح - هذه الأمور - يرجع ورودها فى حسابات الخديوى ، خاصة وإن سداد رأسمال العزيزية كان ببونات آجلة ، أو أن تفدو موردا للعملات الأجنبية ، بعد فرمان ١٨٦٩ الذى منح القروض (*) .

من ثم يكون القول أن الظروف كانت مواتية ، سواء على صعيد اقتناعه بتصفية العزيزية ماليا ، وأن ذلك واكب قرار الجمعية العمومية ومجلس الإدارة فى العزيزية ، أو لاقتناعه بأن استثمارية البحرية

(١٥٥) عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، ج ١ ، ص : ١٩٩ .

(١٥٦) - أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى فى مصر ، ص : ٦٣ - د. أحمد

عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ .

(١٥٧) د. محمود عبد الهادى : مرجع سابق ، ص : ٧٠ .

(*) كان ضمن فرمان ٢٢ شعبان ١٢٨٦ هـ (٣١ نونبر ١٨٦٩) النص على عدم عقد قرض فى أى وقت الا بعد أن تنص الضرورة القصوى الى ذلك ، وبعد الحصول مقلما على موافقتى « وقد اتفق ذلك فى فرمان ١٠ سبتمبر ١٨٧٢ ثم تأكدت الاختيازات فى فرمان الضامل ٢٧ يولية ١٨٧٣ .

د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص. ص - ص : ٢٤٠ ، ٢٤١ ، ٢٥١ .

التجارية منسوبة اليه ، يحقق ما كان يصبو اليه على صعيد بلورة شخصيته في محيط الملاحة النولية كما أن وجود « مصلحة وإبورات البوستة الخديوية » أصبح ضرورة لا يمكن الاستغناء عنها في ربط مصر بملحقاتها ، وكذلك العالم الخارجى ، وللحاجة اليها في ظل منافسة شركات الملاحة الأجنبية ، أو امكانية الاستفادة بسفنها ليس في نقل التجارات فحسب ، وانما في الظروف العسكرية الى جانب الأسطول الحربى ، وكان مما يركى هذه الاستمرارية ، تلك المشروعات الملاحية المستجدة من اصلاحات هوانى ، افتتاح قناة السويس ، مد الخطوط التلغرافية والسكك الحديدية الى آخره ، وهذه المشروعات كان من الأجدر أن تنتفع بها السفن المصرية ، بدلاً من انفراد السفن الأجنبية ، وعامة لا يمكن تحديد عامل بعينه ، وانما لكل هذه الأسباب وجدت مصلحة البوستة الخديوية على آثار العريزية .

أما عن ممتلكات المصلحة من سفن البحرية التجارية ، فقد ذكرت المراجع العديدة ، أنه قد بلغ أجماليتها ستاً وعشرين سفينة بخارية ، عدا الملحقات الأخرى ، وكانت هذه السفن حسب قوتها كما يلى (١٥٨) :

(١٥٨) وردت هذه البيانات في مراجع عديدة وبها اختلافات . ومن ثم كان الإحصاء على الإحصاءات المباشرة لها من رينى بك ، جل مبارك الأكثر اتفاقاً للمزيد :
— Regency, I : Op. cit., Tome 2; pp. 52, 53.

— د- أحمد عبد المنصف محمود : مرجع كتابى ، ص ٧١٨ ، ٧١٩ . — أحمد كمال الطوبجى : أكتل البحرى ، ص : ٦٥ .

— جليل خانقى : موج سابق ، ص : ٣٧٧ . — عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، ج ١ ، ص : ١٩٩ .

— على مبارك : الخطط الجديدة : ج ٧ مجلد ٢ ، ص : ٨٣ .

134

بينما أورد البعض عددها فيما بعد عام ١٨٧٣ ، نحو سبع وعشرون سفينة ، باضافة « جلد » (١٥٩) ، وكانت قوتها ١٥٠ حصانا ، وقد استمرت غالبية هذه السفن وبعضها استبدل بأخريات ، كانت في مجملها مواكبة للتطور (*) .

وتجدر الإشارة الى أنه في أعقاب هذا التغير وإيلولة الشركة الى مصلحة للوابورات ، قام الخديوى - كنوع من الاجراء المؤقت في محاولة لترتيب أوراقه - بمنح « ربع عمالة جميع بواخر الشركة الخديوية أجازة لمدة ثلاثة شهور » (١٦٠) ، واستتبع هذا بالتالى قصور في نشاط سير السفن مؤقتا ، ولذا جاءت المكاتبات سريعا من أهالى البلاد وتجارها الذين اعتادوا مرور السفن المصرية يلتمسون سرعة تسييرها ، وذات الشيء كانوا يفعلوه ، عند خشيتهم الفاء خطوط سيرها ، من ذلك مكاتبه أهالى سلايك وتجارها الى كاسترو وكيل المصلحة بتلك الجهة بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) (١٦١) ، وأهالى جزيرة رودس الى الجنب العالي فى غرة محرم ١٢٨٩ هـ (١٦٢) .

وتكشف الوثائق ، أن الحكومة قد أولت هذا الجانب اهتمامها منذ البداية ، حيث المسئولية على أعلى مستوى ، وضرورة انصراف ذلك الى توقيع الاتفاقيات الخارجية ومراجعاتها بين نظائر البحرية والجهادية ثم الداخلية والمالية ومحامى البحرية ، ومن أمثلة ذلك ما تم فى ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ (يونية ١٨٧٠) ازاء توقيع اتفاقية بين شركة البواخر الخديوية (حسيما كان يطلق عليها أحيانا) ، وصكة حديد بونديزى (١٦٣) ، وكذلك بحث إمكانية عقد اتفاق مع حكومة اليونان بشأن امتياز بواخر الشركة فى خط ملاحه سيراً Sir في جمادى الأول ١٢٨٩ (يولية

(١٥٩) جورج جندي بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ٢٢٥ .

(*) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخامس « سفن البحرية التجارية المصرية » .
(١٦٠) دار الوثائق القومية (ديوان معية تركى) : محظلة ٤٧ ترجمة وثيقة رقم ٤٧/٣٦٠ بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ (يونية ١٨٧٠) من شاهين كنج ناظر الجهادية البحرية الى مهرداد الملية .

(١٦١) - : محظلة ٤٩ معية تركى ، ترجمة وثيقة ٤٩/٣٠ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ من كاسترو الى الملية .

(١٦٢) نفسه : ترجمة وثيقة رقم ٤٩/١ معية تركى بتاريخ غرة محرم ١٢٨٩ هـ من أهالى رودس وتجارها وقناصل الدول الأجنبية وأتباعها الى الجنب العالي .

(١٦٣) - : محظلة ٤٧ معية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٤٧/٣٦٢ بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية البحرية الى مهرداد الملية .

١٨٧٢ (١٦٤) ، وذلك بالإضافة الى ما هو قائم من أنشطة مستقرة في الموانئ الأخرى في البحر الأحمر والبحر المتوسط وايجه .

وقد استمرت سفن هذه المصلحة في عملها بالبحار ، وعلى الرغم مما ذكرته الوقائع المصرية أول ابريل ١٨٧٣ يصدد الديون الخديوية التي استتبعته سداد بعض المطلوبات ، أنه كان ضمن ذلك « مبلغ ثلاثة مليون وخمسمائة ألف ليرة في أسهم القومية العزيرية وفوائدها مدة سبعة سنوات » (١٦٥) ، الا أن « الجوانب » بشرت بها منذ البداية في أكتوبر ١٨٧١ بقولها « ان مبلغ ما تقلته الفايفورات (الوايفورات) الخديوية من صرر ٢٦٢٩٧ صرة ، اشتملت على ٦٣٨٣١٦٦٣٣ قرشا ، وحيث ان مراد الحكومة توسيع دائرة هذه المصلحة ٠٠ فلا شك أنها في السنة القابلة تكثر فوائدها ومنافعها » (١٦٦) ، ولذا كان على هذه السفن أن تسهم بإيراداتها في سداد تلك الأقساط ، وفي مثل هذه الحالة مع تراكم الديون الماضية ، تجيء مصروفات المراحل الأولى متفوقة ، بينما تتحقق الإيرادات مع استقرار أمورها فيما بعد ، وهذا ما تم حسبما يوضحه الإحصاء التالي ، عن بيان الإيرادات والمصروفات بالجنيه ، وذلك منذ ١٨٧٤ حتى نهاية فترة البحث (١٦٧) .

السنة	الإيرادات	المصروفات	الزيادة	العجز
١٨٧٤	١٣٥٨٨٥	٢٠٥١٠٨		٦٩٢٢٣
١٨٧٥	١٢٢٨٦٦	٢٠٠٧٠٤		٧٦٨٢٨
١٨٧٦	٨٥٢٥٤	٢٠٤٢٣٩		١١٨٩٨٥
١٨٧٧	٥٩١٨٢	١٥٠٤٠١		٩١٢١٩
١٨٧٨	٦٦٩١٥	٩٣٨٢		٢٥٧٦٨
١٨٧٩	١١٩٤٨٩	١٠٧٦٧٩	١١٨١٠	

ومع عزل صاحبها أو بالأحرى حارسها الخديوى اسماعيل باشا بموجب قرار السلطان في ٢٥ يونية ١٨٧٩ ، بدأت منذئذ على حد تعبير الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى « فترة محفوفة بالخطر ٠٠ » (١٦٨) ،

(١٦٤) - : محفظة ٤٩ مية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ١٧٢/٩٦ بتاريخ ٥ جمادى الأول ١٢٨٩ هـ من شريف باشا الى مهرداد الخديوى (مية) .
(١٦٥) الوقائع المصرية : العدد ٥٠١ بتاريخ الثلاثاء ٤ صفر ١٢٩٠ هـ/ أول ابريل ١٨٧٣ .

(١٦٦) الجوانب : المجلد ٥٠٣ بتاريخ الأحد ٨ شيمان ١٢٨٨ هـ/ ٢٢ أكتوبر ١٨٧١ .
(١٦٧) أمين سامي : تقويم النيل ، للجلد الثالث من الجزء الثالث ، ص : ١٤٣٦ .
- عن المرجع نفسه ذ - أحمد عبد اللصق محبوبة : مرجع سابق ، ص : ٧١٩ .
(١٦٨) ذ - أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص ص : ٢١٠ ، ٢١١ .

ولم تكن البحرية التجارية بعيدة عن تلك الأخطار ، التي شهدتها سنوات تاريخ مصر التالية ، وتمت فيهما التصفية النهائية لهذه المصلحة ، بما يكشف عن أن اسماعيل باشا كما ذكر لاندز « كان من أعز أحلامه أن توجد في مصر بحرية تجارية » (١٦٩) ، ومن ثم كان له أكبر الأثر في استمرارية النشاط ، ولتبدأ من بعده فترة أخرى من التاريخ لتقهقر البحرية التجارية المصرية (*) .

(١٦٩) دافيدس لاندز : مرجع سابق ، ص : ١٢٥ .

(*) لما كان توفيق « قد اتصف بصفات الشخصية » . واقتنع بأن المحافظة على عرشه تقتضى الاعتماد على إنجلترا وفرنسا والأصلياح لادارتها « . على حد قول الدكتور أحمد عبد الرحيم ، فإن هذا الاصلياح لم يكن متوقفا معه الحفاظ على ما تقتضيه مادية العمل البحري لمصر ، ففى عهد وكالة قاسم باشا محمد لنظارة البحرية ١٨٨٠ وتنفذا لضرورات الاقتصاد التي رأتها الرأبقة ، اضطر الى اقالة كثير من ضباط البحرية والملاحين ، فتسلط بذلك عدة بواخر ، وباعت الحكومة في ذات العام سفنا بحرية وتجارية (شحجهاد - شندى) الى تاجر انجليزى بمبلغ ٥٢٠٠ جنيه ، فكبرهما وباع اقتضاها بأزيد من ثمنهما ، وبعد الاحتلال عام ١٨٨٤ أثر تشكيل لجنة برئاسة فريدريكو باشا النمساوى مدير مصلحة وإبورات البورصة الخديوية ، ولغت آلات ترسانة الاسكندرية ، وفى عام ١٨٨٥ بيعت مخازن وورش الترسانة ، كما نقلت مدرسة البحرية الى القاهرة والى الحوض الجاف بالاسكندرية المنشأ منذ عهد محمد على ، أى قلعت أطاقر النشاط ، الى ان روى في عام ١٨٩٤ بعد تولية الخديوي عباس الثانى ، توفير بعض المخطوط الملاحية لمصلحة الإبورات ، فخصصت ثلاث سفن (توليق ربانى - القاهرة - البرنس عباس) للقيام برحلات اسبوعية من الاسكندرية للاستانة ، وثلاثة أخر هي (الشرقية - الدقهلية - الفيوم) للقيام برحلات اسبوعية الى سوريا ، وأما البحر الأحمر فخصصت له خمس سفن هي (الرحمانية - للجله - مسير - شيبين - النجيلة) ولكن مروها من السويس الى مينائى جدة وسواكن لقط كل اسبوعين ، وأما بقية السفن فلم تكسرها وبيعت اقتاضا .

لم أقلعت سياسة الاحتلال فى التصفية النهائية للبحرية التجارية المصرية ، حيث اضطرت الحكومة الى بيع مصلحة إبورات البورصة الخديوية الى شركة الن والدرسن وفرانكو الانجليزية بتاريخ ١٩ يناير ١٨٩٨ ، سرا دون اعلان مزاد ، وكانت هذه الصفقة تحوى سفن المصلحة وكل ما يتبعها من مكاتب ومنشآت وحوادين وكذلك ملحقاتها البحرية ، والأوراش الجافة والمائنة التي انتقلت اليها ، وكان الثمن المدفوع ٥٠ ألف جنيه ، فى الوقت ذاته تم الاتفاق على دفع الحكومة دعم فوري ١٥ ألف جنيه ودعم آخر ٦ آلاف جنيه سنويا لمدة ١٥ عاما نظير تسيير السفن بين السواحل المصرية والخارج ، ثم اشترت الحكومة ثانية من الشركة الحوض المائم بمبلغ ٩٢ ألف جنيه ، أى أنها دلت للشركة الإنجليزية أكثر مما تقاضت ثمنها للصفقة ، ويصعب أن تقارن بعد ذلك شخصية الحاكم أو النشاط .

ـ د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : مصر والمسألة المصرية ، ص : ١١١ .

ـ د . أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص - ص : ٧٢٩ - ٧٣٥ .

ـ أحمد كمال العلويجى : النقل البحري ، ص : ٧٠ ، ٧١ .

ـ جبيل شانكي : مرجع سابق ، ص : ٨١ ، ٣٧٧ .

ـ د . محمد كامل أمين ملىش : شرح القانون البحرى ، ج ٢ ، ص : ٨٢٣ ، ٨٢٤ .

الفصل الثالث

الادارة العمومية للبحرية التجارية المصرية

- أولا : الجمعية العمومية
- ثانيا : مجلس الادارة
- ثالثا : ديوان العموم

لما كانت البحرية التجارية المصرية ، قد اشتملت اشكالها على الشركات الملاحية والمصالح الحكومية ، فقد امتد أثر هذه التحولات الى اشكال الادارة فاختلقت تبعا لذلك ، وكان أوضح الفروق يتمثل في شكل الاشراف والادارة العامة أو العمومية . حيث كان يتم ذلك في الشركات من خلال الجمعية العمومية ومجلس الادارة ، بينما لم يكن لهما وجود في حالة ملكية الحكومة للنشاط في صورة « المصلحة الميرية » حيث كانت تنفرد الحكومة بالاشراف والادارة من خلال مدير أو مدير عموم المصلحة ورقابة ديوانى المالية والبحرية ، وقد بدأ ديوان العموم قاسما مشتركا بين الشركة والمصلحة ، اذ استمر في الحالتين باعتبارهما المقر المركزي لمتابعة وتنفيذ النظم المالية والادارية والفنية الخاصة بشئون البحرية التجارية .

وعلى صعيد العلاقة العامة بالدواوين الحكومية ، فان القرارات والنظامانات قد أشارت الى اثنين منهما ، هما ديوانا المالية والبحرية ، فأولهما يتم فيه قيد النظم الأساسية الخاصة بالشركات وختم سائر الدفاتر ، وله الحق في إيفاد مفتشيه للحصول على المعلومات وقتما يشاء (١) ، أما ديوان البحرية أو « مركز ادارة البحرية » حسبما كانت تشير اليه الوثائق في بعض الأحيان ، فانه علاوة على تزويده السفن بمقالة الأسطول الحربى ، فانه يقوم بالتصديق على المقتضى انشأؤه من السفن التجارية ، حسبما يقدم اليه ، أو وفق مايراه (٢) .

(١) المادتان الأولى والثانية فرمان تأسيس المجيدية .

(٢) المادة الأولى فرمان التزوية ، - الجند التاسع والأربعون لظلمات التزوية .

(٣) المصدر نفسه ، البنود ٥٥ ، ٥٦ ، ٦٠ ، وتجدر الإشارة الى ان ديوان البحرية كان منفصلا عن الجهادية الى أن اندخبا معا أوائل مايو ١٨٥٩ فى تقاطع صوم الجهادية والبحرية نزلتم . نظم كديوان مستقل لسفون السفن العربية فى ٢١ ربيع آخر ١٢٧٨ هـ (١٨٦١) وامتد اثره الى ادارة الفاوريات والعمليات بالقاهرة وكذلك الواپورات البيلية ، ثم ضم اليه فى ١٠ ديسمبر ١٨٦٥ ديوان الواردات تحت اشراف ناظر البحرية والواردات ، للمزيد : - د . أحمد عبد المصطفى منخود : مرجع سابق ، ص ٦٧٦ ، ٦٧٧ . - جميل خاتكي : مرجع سابق ، ص ٣٦٥ .

ويتناول العرض التالى ظروف ونظم هذه الاشكال الادارية وأثرها فى مسيرة البحرية التجارية المصرية ١٨٥٤ - ١٨٧٩ وذلك من خلال التتبع الزمنى لكل منها على حدة .

أولاً : الجمعية العمومية

ذكرت النظامات أنها « تقوم مقام عموم أصحاب الحصص » (٣) ، أى تمثل المؤسسين والمساهمين ، ومن ثم يكون وجودها رهنساً بهم وهو ما ينطبق على الشركات ، أما فى حالة المصلحة الميرية ، فلا يكون لها وجود تبعاً لتصفية حصص الأفراد وأهلولتها للملكية الميرى ، وقد أضافت النظم ، أن آراءها وقراراتها تتم حين انعقادها ، وأن الانعقاد يكون صحيحاً « متى كان .. موافقاً للأصول » ، وكان أهم هذه الأصول والشروط المنظمة هو حيازة العضو ٢٥ حصّة - سواء كان ذلك بصفة أصلية أو توكيل صحيح - على الأقل (٤) ، مع بضعة اجراءات أخرى تتبع لاثبات صحة العضوية والحضور عند عقد الاجتماعات .

(١) موعد وصيغة الانعقاد :

بداية ينبغى التفرد بين نوعين من اجتماعات الجمعية العمومية أولهما كان يطلق عليه « انعقاد عادى أو اعتيادى » ، وهو يعنى الاجتماعات البينوية الدورية ، وكانت تحدد النظم الأساسية لكل شركة موعد ومكان انعقادهم ، وثانيهما : كان يطلق عليه « انعقاد غير عادى » (٥) وهو ما يتم من اجتماعات فى غير المواعيد المحددة ويتم فى حالات الضرورة والظروف الطارئة .

فبالنسبة لأولهما ، أشارت لائحة الشركات المصرية الى أنه يعقد بالاسكندرية فى شهر ابريل دون تحديد ليوم محدد (٦) ، بينما اختلفت عن ذلك لائحة العريزية ، سواء من حيث المكان أو الموعد بقولها « الجمعية العمومية تنعقد مرة واحدة فى كل مسنة بالمحروسة فى شهر كيهك القبطى » (٧) .

(٣) البند العشرون ، « نظامات الشركة المصرية » - البند الرابع والعشرون ، نظامات العريزية .

- (٤) - نفسه ، البند الخامس والثلاثون - البند العشرون ، « نظامات المصرية » .
(٥) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عريزية) : المظلة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٢٤٨٩٠ بتاريخ ٢٩ شى الحجة ١٢٨٥ هـ (١١ أبريل ١٨٦٩) بخصوص موافقة للجلس على طلب أعضاء الجمعية بمعد اجتماع غير عادى .
(٦) البند الثانى والعشرون ، « نظامات المصرية » .
(٧) البند السادس والثلاثون « نظامات العريزية » .

ويرجح تفسيراً لهذه الاختلافات ، أن ذلك كان مقترناً بمقر ديوان العموم حسب كل شركة ، فقد كان بالاسكندرية إبان إدارة الشركة المصرية ، حسبما جاء في نص لائحتهما « محل القومية » يكون بالاسكندرية ، وإذا دعت الضرورة من أنه يكون بمصر (القاهرة) فلا مانع « ٠٠ » (٨) ، وعلى العكس من ذلك ، أشارت لائحة العريزية إلى أن « عموم مركز القومية » يكون بحراسة مصر القاهرة ويجوز عند اللزوم نقله إلى اسكندرية « (٩) ، ومن ثم كان في هذه الحالة بالقاهرة ، وقد كان يشار لهذا المقر حين الإعلان عن ذلك بالصحف ، قبل شهور من تاريخ عقد الاجتماعات .

أما بالنسبة لتوقيته السنوى ، فمن المرجح أنه كان مرتبطاً بموعد اقفال الحسابات والانتهاى من الجرد والتبويب العمومى للميزانية ، إذ كان يتم فى آخر كل سنة حسابية ، تحرير دفتر جرد عمومى بمعرفة مجلس الإدارة ، يعرض مع تقرير حركة الإدارة على مدار السنة المنتهية على الجمعية العمومية لأجل المناقشة والتصديق على الميزانية العمومية (١٠) ، كما كان ذلك التوقيت مرتبطاً بأى من التقويمات التى اتخذتها أياً من الشركات فى السنة الحسابية بالتاريخ الميلادى أو القبطى تبعاً للنظم الحكومية التى كان يتم العمل بها .

أما بالنسبة للانتقادات غير العادية ، فقد ذكرت لائحة الشركة المصرية ، أن لمجلس الإدارة حق الدعوة كلما تراهى له ذلك (١١) ، بينما أشارت لائحة العريزية بالإضافة إلى هذا ، أنه كلما طلب انعقادها عشرون من أصحاب الحصص الحائزون لجزء من عشرين من رأس المال - أى ٥٪ - بشرط أن يوضحوا بطلبهم المقدم لمجلس الإدارة الغرض من الاجتماع (١٢) ، ومن المرجح أن هذا الحق الذى خول للأعضاء فى العريزية - ولم يكن من قبل فى الشركة المصرية - كان مرتبطاً بزيادة أعدادهم تبعاً لزيادة رأس المال والمساهمين .

وفيما يتصل بصحة الانعقاد ، فقد اشترطت لائحة المصرية حداً أدنى للحضور ، عشرة أعضاء يمتلكون عشر رأس المال الذى تم دفعه (١٣) ،

(٨) البند الثانى « نظمات للزيرة » .

(٩) البند السادس ، « نظمات العريزية » ، وسيم تناول المزيد فى الفصل الخامس

« ديوان العموم » .

(١٠) نفسه ، البند الخامس والأربعون .

- البند الثامن والعشرون ، نظمات المصرية .

(١١) - نفسه ، البند الثانى والعشرين .

(١٢) البند السادس والثلاثون ، « نظمات العريزية » .

(١٣) البند العشرون ، نظمات المصرية » .

وكما هو ملاحظ فإن هذا النصاب لم يكن يمثل أغلبية ، خاصة إذا تجزئة دفعيات رأس المال السابق تناولها ، ومن المرجح أن هذا النص استهدف مرونة الإدارة وإمكانية تمثيل المؤسسين للجمعية العمومية ، اتساقا مع ماهية التضامن التي سادت طبيعة علاقتهم في تأسيس هذه الشركة .

أما لائحة العيزية فقد أشارت إلى صحة الانعقاد ، متى بلغ عدد الحاضرين ستين شخصا كحد أدنى ، سواء كانوا بصفتهم أصحاب حصص أصلية ، أو موكلين بالنيابة منهم ، بشرط أن يكونوا حائزين خمسة في المائة من رأس المال على الأقل (١٤) .

وكما هو ملاحظ ، أنه لم تكن هذه اللائحة أفضل من سابقتها بالنسبة لقلة عدد الحاضرين ، بل يمكن القول أن كلتا اللائحتين قد حملتا بين نصوصها نقاط ضعف ، تمثلت في أن الذين كان من حقهم بحث إجمالي رأس المال والبحث والمناقشة في أمور الشركة ، كانوا قلة تمتلك تبعا لهذا النص عشر رأس مال الشركة المصرية ، ٥% من رأس مال العيزية (كبرى الشركات) ، وهي نسب ضئيلة للغاية وليست أغلبية ، وبالتالي فإن قراراتها قد تكون مؤثرا لمصالح المساهمين ، ولكنها على أية حال لن تكون معبرة بصورة كافية عن الأغلبية ، وتكمن خطورة قراراتها في هذه الحالة ، في أنها تسرى على غير الحاضرين ، متى صدرت بأغلبية الحضور أى بصوت واحد أكثر من النصف ، بمعنى أدق من يمتلكون زيادة طفيفة عن خمس رأس مال المصرية ، وزيادة بسيطة عن ٢٥% في العيزية ، ولا شك فإن مثل هذا النص كان سلبيا ، يضاف إلى ذلك أنه كان يشترط لحضور هذه الاجتماعات ، من يمتلك خمسا وعشرين حصة على الأقل ، حيث يدل بموجبه بصوت (رأى) واحد ، سواء كان المالك نفسه أو وكيله ، فإن هذا النص أفضل هو الأخير الحائزين لأقل من خمسة وعشرين حصة ، وهنا نشير إلى نقطة هامة أوضحها استقراء الحصص وأعدادها ، وهي أن الأجانب كانوا أكثر حرصا على الاحتفاظ بهذا الحد الأدنى الذى يضمن لهم حضور الجمعية العمومية ، وعلى العكس من ذلك كانت أعداد الحائزين أكثر من ٢٥ حصة من المصريين ، وكان ذلك يؤثر في وجهة القرارات تبعا للتمثيل .

وعلى كل ، فإنه في حالة عدم استيفاء العدد المطلوب للانعقاد - على قائمه ، كان يدعو مجلس الإدارة لاجتماع تال تسرى قراراتها مهما كان عدد

الحاضرين (١٥) ، وفي هذه الاجتماعات تكون القرارات دائماً حسب أغلبية الآراء ، وإذا تساوت الآراء للمؤيدة والمعارضة يرجع الجانب الذي به رأى الرئيس (١٦) ، كما أن قرارات الاجتماع الصادرة يسرى حكمها على جميع الحاضرين والغائبين من أرباب الحصص (١٧) .

وقد كان متبعاً لدخول مقر الانعقاد ، ضرورة أن يثبت العضو حصته فى صندوق (خزينة) الشركة بموجب صحة مطابقة السند الذى يحمله بما هو موجود بالصندوق ، وذلك قبل عشرة أيام فى الشركة المصرية ، أصبحت عشرين يوماً فى العزيزية ، ثم يؤخذ منه هذا السند لاثبات الحضور ويعطى له بعد الحضور (١٨) ، حيث كانت تعطى للعضو بدلاً من السند تذكرة دخول للاجتماع .

وقد كانت تلك التذكرة عبارة عن نموذج متفق عليه ، موضحاً به مكان الانعقاد وتاريخه ، وما يفيد استلام سندات الأسهم التى حفظت بالصندوق ، وكذلك ما يفيد إجراء المطابقة وصحة التوكيلات ، مع توضيح

صورة لائحة الدخول بجمعية القومية

التى سيصدر عنها ديوان عموم القومية الكائن بجهة يوم ...
الموافق

حضرة ... صاحب ... حصة بالقومية ... بمقتضى الذى مفيد
بهم ما دفعه فى أصل الرسمال ، وكذا أراد الدخول بالجمعية ، قد سلم
السند .. المذكور وصار حظه بصندوق القومية ، وأعطى هذا
لحضرة .. لمفوضية استلام السند .. المهور .. عنه ، والدخول فى
الجمعية .

وبعد انتهى الجمعية يعطى له السند المذكور ويؤخذ منه هذا ،

وكيل عموم القومية

(١٥) البند السادس والمشرور ، « نظمات المصرية » ، - البند الأربعون ،
« نظمات العزيزية » .

(١٦) - نفسه ، البند السادس والمشرور ، - البند الحادى والمشرور ، « نظمات
المصرية » .

(١٧) - نفسه ، البند الثلاثون ، - البند الثانى والأربعون ، « نظمات العزيزية » .

(١٨) - نفسه ، البند السادس والعلاتون ، - البند الرابع والمشرور ، « نظمات
المصرية » .

عدد الحصص وما يقابلها من آراء ، ويوقع هذا النموذج وكيل العموم ،
وقد أوضحتها النموذج السابق (١٩) .

(ب) اختصاصات الجمعية العمومية :

أما عن الاختصاصات التي لها حق بحثها في هذه الاجتماعات ،
التي كان يرأسها رئيس الشركة أو وكيله في حالة غيابه أو أحد أعضاء
المجلس المنوبين (٢٠) ، فقد حددتها نظمات المصرية فيما يتعلق بمجلس
الإدارة بانتخابات أعضائه حسب المدة المحددة لكل منهم ، خمسة عشر
سنة للعشرة أعضاء المؤسسين ، ثم استعاضة ثلثهم لكل خمس سنوات
بعد مضي تلك الفترة ، ولها أن تبقى العشرة الأوائل دون تغيير (٢١) ،
ثم انتخابها البديل في حالة خلو مكان أحد الأعضاء (٢٢) .

والملاحظ من هذه النصوص هو تقييد سلطاتها لمدة خمسة عشر عاما
من تأسيس الشركة المصرية ومن ثم اقتضت مهامها في هذا الجانب على
حالات الخلو فقط ، وهي التي لم تتم ، حيث جاء تحويل الشركة المصرية
الى العريضة سريعا ، وعدلت نظمات هذه الشركة الجديدة فنصت على أن
« إدارة الشركة بمعرفة مجلس إدارة تشكله الجمعية العمومية من اثني عشر
أعضاء بما فيهم الرئيس والوكيل ٠٠ أغلب الأعضاء من رعايا وتبعة
الحكومة المصرية ، وفي كل ثلاث سنين يجري تغيير ثلاثة من أعضاء
المجلس المذكور بما فيهم الوكيل ، ويكون تغييرهم بالقرعة ما بين الأعضاء
الموجودين والذين يدخلون بدلهم بانتخاب الجمعية العمومية ، لا بد أن يكون
أغلبهم من تبعة ورعايا الحكومة ٠ والأعضاء الذين يخرجوا يجوز انتخابهم
مرة أخرى ٠٠ » (٢٣) .

ثم حولتها ذات اللائحة حق انتخاب من يشغل المكان الذي يخلو في
مجلس الإدارة بالاستعفاء أو الوفاة (٢٤) ، كذلك جواز إبقائها « أرباب
مجلس الإدارة على ما هم عليه في أي فترة كانت بتكون تغيير » (٢٥) ، وتنبع

(١٩) دار الوثائق القومية (دواوين الضمان - عريضة) : للمحظة الأولى ، الملف
الخامس ، صور تذاكر دخول الجمعية العمومية باسم السيد موسى حسن المعاد وآخرين ، -
الملف الثالث ، اعلان من ديوان الصوم بخصوص عقد الجمعية العمومية المركبة من أرباب
الاسم .

(٢٠) البند التاسع والثلاثين « نظمات العريضة » .

(٢١) البند الحادي عشر نظمات المصرية .

(٢٢) نفسه ، البند الثاني عشر .

(٢٣) البند الحادي والعشرون .

(٢٤) - : البند الثالث والعشرون .

(٢٥) : - : البند الثاني والعشرون .

هذه الإجراءات فى ضوء توافر خمسين حصة على الأقل فيمن يرشح نفسه
لمعضوية المجلس ، لاتباع ولا ترهن مدة بقائه (٢٦) .

ولكن على الرغم من أن هذه الأمور نشير الى ثمة تطور فى حقوق
الجمعية العمومية ، إلا أن هذه الحقوق كانت منقوصة فى واقع التطبيق ،
وقد أشارت لذلك بنود اللائحة ذاتها ، وفى حالة خلو الرئيس ، يكون
تعيين بدله بمعرفة الحكومة المحلية (٢٧) ، ومن ثم جاء هذا التناقض
الأول مع البند العشرين ، الذى كان يخولها حق انتخاب الأعضاء بما فيهم
الرئيس ، أما البند الثانى والثلاثون من اللائحة ذاتها فقد بدا أشد ما يكون
تناقضا مع سائر حقوقها ، فقيما عدا حالة خلو مكان العضو فقط وحق
انتخاب بديله ، نص على أن « مجلس الإدارة يفضل مريبا (يظل مشكلا)
كما كان (أى فى الشركة المصرية فى سسباحة السفن) من حضرات
المؤسسين ، مدة الخمسة سنوات الأولى التى غايتها توتى ١٥٨٤ القبطى ،
ولا يقبل منهم استعفاء فى هذه المدة ، ومن ابتداء توتى ١٥٨٥ (١٠ سبتمبر
١٨٦٨) يجرى العمل على مقتضى البند ٢٠ » (٢٨) .

وبموجب هذا البند أصبح نطاق اختصاصاتها فى انتخاب نائبيها
أو ممثلها فى مجلس الإدارة محدودا بحالة خلو العضو وبالوفاة فقط .
ولم يتم ذلك لاستمرارية الأعضاء بأكملهم طيلة الخمس سنوات الأولى ،
وفى هذا لم ترق فى مستوى حقوقها هذه ، لجمعية عموم الشركة المجيدة
فى عهد سعيد باشا التى امتلكت حق تعديل أعداد مجلس الإدارة فجعلتهم
أربعة فقط عدا الرئيس ، وضمنهم شخص أجنبى واحد ، بعد أن كان
هذا المجلس من قبل اثنى عشر عضوا عدا الرئيس ونصفهم أجنبى ، وذلك
باجتماعهم فى ٣٠ أبريل ١٨٦٠ (*) ، وقد تم ذلك فى تنسيق مع النهج
السياسى بتصفية المساهمة الأجنبية ، ومتسقا مع كون الغالبية أصبحت
مساهمة مصرية .

ويرجع تفسيرنا لهذه الحقوق المنقوصة فى شركتى عهد اسماعيل
باشا ، أن اللائحة الأساسية لكل من الشركتين المصرية ، العزيرية - كما
هو واضح من الأوامر العالية بالتصديق - قد تم وضعها بمعرفة
المؤسسين ، وهؤلاء وضعوا نصوصا توافقهم ، بدلا من أن ينفخوا الجمعية

(٢٦) - : البند السادس والمشرور - البند الحادى عشر ، « نظامات المصرية » .

(٢٧) البند الخامس والمشرور نظامات العزيرية ، وسيتم مناقشة ذلك فى النص

اللاحق « مجلس الإدارة » .

(٢٨) نفسه ، البند الثانى والثلاثون .

(*) راجع ما سيتم تناوله فى النص اللاحق « تشكيل مجلس الإدارة » .

العمومية تلك السلطات (٢٩) ، خاصة وأنه بموجب نفس البند الثانى والثلاثين جاءت استمرارية نفس الأعضاء العشرة « اسماعيل راغب باشا محمد شريف باشا ، نوبار باشا ، عبد اللطيف باشا ، أحمد طلعت باشا ، حسين شيرين باشا ، الخوجة أوبنهايم ، ادوار ديرفيو ، الخوجة مكسيموس سكاكينى ، سينادنيو » فى ادارة الشركة المصرية ثم فى ادارة الشركة العززية الخمس سنوات الأولى ، حسبما كفلته لهم نصوص اللائحتين (٣٠) .

فى الشركة المصرية قيدوا الجمعية العمومية بالانتظار خمسة عشر عاما لحين تغيير ثلث الأعضاء ، وفى العززية جعلوا هذا القيد لمدة خمس سنوات تنتهى فى توت ١٠/١٥٨٥ سبتمبر ١٨٦٨ ، ولذلك تم عقد اجتماعها العمومى « فوق العادة » بتاريخ الخبيس ٢٦ ربيع أول ١٢٨٥ هـ/ ١٦ يولية ١٨٦٨ - بديوان الداخلية برأس التين ، وقد رأس هذا الاجتماع محمد شريف باشا ، وحضره نحو ١٩٤ شخصا حازن أكثر من ١٦٥٠٠٠ حصة ، وقد سبق تناول أسماء حاضريه وحصصهم (*) .

وفى هذا الاجتماع زاولت الجمعية العمومية اختصاصاتها حسبما تنص اللوائح ، فقامت « بتشكيل قلم لهذه الاجراءات يضم كل من السيد محمد الفريانى ، نقولا أفندى الحجار ، ثم الخوجة دافيدسون ، الخوجة جوارنيو بصفتها ملاحظين لقرز تذاكر القرار ، دميان بك كاتب سر عربى ، الخوجة هيكلى كاتب سر فرنساوى » ، وفيه تم الادلاء بالأصوات ، وتم انتخاب مجلس الادارة المكون من اثنى عشر عضوا بما فيهم الرئيس الحائز على أعلى الأصوات وكان محمد شريف باشا ثم وكيله الذى يليه فى عدد الأصوات حافظ باشا (٣١) ، وهو المجلس الذى بدأ عمله فى غرة توت ١٠/ ١٥٨٥ سبتمبر ١٨٦٨ (***) ، أى زاولت حقها فى انتخاب مجلس الادارة فى هذا الاجتماع لأول مرة .

(٢٩) - راجع مقدمة الأمر المالى الصادر بتاريخ ١٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ نظامات المصرية .

- مقدمة الأمر المالى الصادر بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ نظامات العززية .

(٣٠) - راجع - البند الأول من أمر رخصة الشركة المصرية .

- البند السادس نظامات الشركة العززية .

(*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « قيام البحرية التجارية » - بالإضافة الى الملحق الخاص بذلك فى هذا الكتاب .

(٣١) الوقائع المصرية : العدد (٢٢٥) بتاريخ ٢ جبانى الأول ١٢٨٥ هـ/ ٢٠ أغسطس

١٨٦٨ .

(**) راجع ما سيتم تناوله فى المنصرم اللاحق « تشكيل مجلس الادارة » .

وكانت مثل هذه القرارات تدون بدفتر خاص بالجمعية العمومية ، ثم كانت توضع أختامهم فى النهاية ، موضحين صيغة القرار الذى انتهوا اليه ، حتى يتحرر بذلك « لجهات الاقتضاء بالاجراء من الرئيس للشركة) أو وكيله ٠٠ » (٣٣) .

وكانت اختصاصاتها تمتد لجوانب أخرى ، يسرى عليها ذات الاهتمام بالقييد ، اذ خولتها النظامات واجبات ، عبرت عنها لائحة الشركة المصرية فى البداية بالحدود ، فذكرت أن من حدود الجمعية العمومية أن تقدم لها الحسابات السنوية ، وأن تصدق عليها اذا وجدتها صحيحة ، « ومن حدودها أيضا أن تتذكر فى شأن المواد التى تكون بناء على طلب مجلس الإدارة ، أو المخابرة فى جميع ما يتعلق بمصالح القومية ٠٠ ولها أن تعين مفتشين لفحص دفاتر القومية أو النظر فى ميزانيتها السنوية ، وأن تصدق عليها فى ثانى جمعية لأجل تبرئة ذمة المديرين » (٣٣) .

وهذه الاختصاصات أوضحتها قليلا نظم الشركة العزيرية فذكرت أنه « فى آخر كل سنة حسابية للشركة ، يتحرر دفتر جرد عمومى بمعرفة هيئة مجلس الإدارة ، وهذا الدفتر يعرض مع تقرير حركة ادارة السنة على الجمعية العمومية لأجل التصديق » (٣٤) ، كما أنها « تسمح بتقرير مجلس الإدارة فيما يتعلق بحركة أشغال الشركة وتصدق على الحسابات السنوية التى تقدم لها ٠٠ بعد مراجعتها ٠٠ وتداول فيما يطلبه مجلس الإدارة من المواد المتعلقة بازدياد رأس مال الشركة عن القدر المحدد وبالتعديلات التى يرام ادخالها فى النظامات بموافقة حدود الفرمانين (*) ، و حكمها نافذ فى جميع مايكون فيه الخير ٠٠ بشرط عدم الخروج عن نظامات الشركة وشروط الفرمانين ، ولها أن تصرح لمجلس الإدارة بالتفويضات الضرورية فيما لم يخطر بالبال من الأحوال » (٣٥) .

من ثم يمكن القول بأن هذه النصوص خولت الجمعية العمومية سماع تقرير مجلس الإدارة فيما يتعلق بحركة أشغال الشركة ثم التصديق على الحسابات الختامية التى تقدم لها بعد مراجعتها ، كذلك التداول فيما يطلبه مجلس الإدارة بشأن زيادة رأس المال عن القدر المحدود ،

(٣٢) البند الثالث والأربعون ، نظامات العزيرية .

(٣٣) البندان الثامن والعشرون ، التاسع والعشرون « نظامات لمصرية » .

(٣٤) البند الخامس والأربعون نظامات العزيرية .

(*) فرمان التصديق على قيام العزيرية ثم فرمان امتياز السكك الحديدية .

(٣٥) نص البند الحادى والأربعون نظامات العزيرية .

والتعديلات التي يرام ادخالها فى النظمات بموافقة حدود الفرمانات ،
وأخيرا التصريح لمجلس الادارة بالتفويضات الضرورية فيما لم يخطر بالبال
من الأحوال .

فبالنسبة للممارسة العملية لهذه النصوص ، فإن الجمعية العمومية
المؤلفة مناصفة بين الأجانب والمصريين فى الشركة المجيدية يرجح مزاولتها
هذه الأمور ، ويعد انسحاب الغالبية من المساهمين الأجانب ، أصبحت
العناصر المتبقية هى المنوط بها مناقشة ذلك ، عدا زيادة رأس المال حيث
وضع من تصفية المجيدية أن رأسمالها كان قد تم سداد دفعاته (*) .

أما فى عهد اسماعيل باشا ، وتمشيا مع الاستقرار الزمنى نسبيا
لبعض العناصر الأجنبية من عهد سلفه ، وحدث نوع من المعاشية مع بعض
كبار الموظفين ، لذا جاءت الشركة المصرية فى سياحة السفن فى صورة
شركة تضامن ، أى بين مؤسسيها .

ولما كان هذا النوع من الشركات يراعى فى تأسيسه الثقة فى علاقات
الأشخاص ، من ثم جاءت نصوص لائحتها تنص على جواز انعقاد الجمعية
العمومية من عشرة أشخاص حائزين لعشر رأس المال المدفوع (٣٦) ،
ومن ثم أصبح مكفولا لمجلس الادارة الذى كان متألفا من العشرة المؤسسين -
الستة المصريون والأربعة الأجانب حق عقد مثل هذا الاجتماع ، متى
استوفوا العدد وعشر رأس المال ، وهذا لم يتم اذاء زيادات رأس المال
والمساهمين قبل أبريل ١٨٦٤ الموعد السنوى للاجتماع .

وتجدر الاشارة فى هذا المجال الى أن الاجتماعات الدورية التى كان
يحضرها المؤسسون ، وكانت تعنون « اجتماعات جمعية الشركة المصرية »

(*) . اذاء علم المطور على اللائحة الأساسية ، من ثم جاء هذا استنتاجا من
مقارنة الوثائق ، حيث افادت احداها سداد المالية ٣٨٥٠٠ قرش قيمة ١٠٠٠٠ فرنك حق
التولى حنا افندى قيس بالكومبانية مقابل اسهمه بالمجيدية ، أى أن كل ٣٨٥٠ قرش تعادل
١٠٠ فرنك ومن ثم ال ٥٠٠ فرنك قيمة الحصة فى رأسمال المجيدية ، كانت تعادل ١٩٢٥
قرش ، وهذه وردت فى مطالبات المساهمين عن قيمة حصصهم بالقرش المصرى ، فكانت
٣٨٣٤٦٠٠ قرش قيمة ١٩٩٢ سهم ، خاصة باسم المست هانم كريمة مرحوم سليمان أبا
السلحدار وهكذا الآخرون ، والمرجح أن الحكومة اقترضت القرض الذى عرف بقرض المجيدية
سدادا لذلك :-

- دار الوثائق القومية (دواوين الختمات - مجيدية) : مخططة (١) ماليات : ملف
خاص سراكي مالية خاصة بالمساهمين بالقومبانية ١٨ ربيع أول ١٢٧٦ هـ / ١٥ أكتوبر ١٨٥٩ -
٢٥ جمادى أول ٢٠ ديسمبر ١٨٥٩ وثائق متفرقة «
- سجل م / ٢ / ٤ / ٦ / ١٧٥ وارد مجيدية ، رقم ١٧٥ بتاريخ ١٠ محرم ١٢٧٧ هـ (بولية
١٨٦٠) من المالية الى المجيدية ص : ٣ .
(٣٦) راجع نص البلد الشرين « نظمات الشركة المصرية » .

كانت بالصفة الادارية للمديرين المؤسسين السابق ذكرهم (٣٧) ، وقد اختلطت في مداولتهم تبعاً لذلك نظم الاشراف بين اختصاصات مجلس الادارة والجمعية العمومية ، حتى ان المؤسسين أنفسهم كانوا يبحثون امر زيادة رأس المال وطرق تحصيله بعد مضاعفته من عشرين ألف حصصه الى أربعين ألف حصص ، في يوليو ١٨٦٣ ، ثم اقرارهم زيادته الى مائة ألف حصص (٣٨) في نهاية العام ، وان كان قد استمر نفس الحق في تمثيل الجمعية العمومية للأعضاء العشرة ، بعد اقدام الشركة على زيادة رأس المال التي واكبتها زيادة المكتتبين ، حيث لم توضع لائحة جديدة تبعاً لهذا التحول الى شركة توصية بالأسهم ، وهو التحول الذي كفلته نصوص قانون التجارة (٣٩) ، وعدم مسئولية الموصين عن الخسارة الغير واردة بموجب كفاية الربح المضمونة .

ومن ثم يمكن القول ان هذه الاجتماعات الدورية التي كانت تتم في غالبيتها نصف شهرية أو شهرية وتعدون « جمعية حضرات المؤسسين » كانت تتفق مع طبيعة مسئولية المؤسسين ازاء كونهم متضامنين حتى تجاه الآخرين غير الممثلين في الادارة وصفتهم موصون (٣٩) ، وطبيعة الاجتماعات هذه لاشك كانت تواكب مرحلة تحتاج الى اقرار مشروعات متلاحقة ومناقشات ادارية مختلفة ، الى أن تستقر أمورها ، وحينئذ يتم عقد الجمعية العمومية في هيئتها المكتملة التي كان محددا لها أبريل من كل عام (٤٠) ، ولقد تستمر اجتماعاتها لعدة أيام .

ومع حلول شهر أبريل ١٨٦٤ رأى مجلس الادارة عدم امكانية عقد اجتماع الجمعية العمومية ، وحينئذ حرر اعلانه بأن يتم ذلك الاجتماع في

(٣٧) على سبيل المثال : دار الوثائق القومية لا دواوين الخفيمات - عزيرية : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ١٦ بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) قرار جمعية القومانية المصرية ، بتوقيعات المؤسسين واعتماد محمد حليم باشا .
(٣٨) - وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (٢٢ أغسطس ١٨٦٣) قرار جمعية القومانية المصرية .

(٣٩) على الرغم من تفرقة البحوث الحاضرة بين شركات التضامن والتوصية البسيطة والتوصية بالأسهم ، الا ان نصوص قانون التجارة التي كان معمولاً بها ، لم تورد ذات اللزوم فذكر البند ٣١ « اذا وجد عدة شركاء متضامنين .. كلهم يديرون الشركة .. أو كان واحداً منهم يديرها على ذمة الجميع ، فالشركة تكون شركة تضامن بالنسبة لهم ، وشركة توصية بالنسبة لأرباب المال الخزائين عن ادارتها » للمزيد : قانون التجارة (١٢٩٢ هـ) ص : ٧ .

(٤٠) عبر عن ذلك قانون التجارة بنص البند ٣٩ « شركة التوصية هي الشركة التي تمعد بين شريك واحد أو أكثر مسئولين ومتضامنين ، وبين شريك واحد أو أكثر أصحاب أموال فيها خارجين عن الادارة ويسمون موصين » المصدر نفسه ، ص : ٧ .
(٤١) البند الثاني « وأنشؤن » نظمات الشركة المصرية .

٢٩ ربيع الأول ١٢٨١ هـ (أول سبتمبر ١٨٦٤) ، وهو الذى تقسّر مناظرته للأرباح التى تم صرفها عن العام المنتهى (٤١) .

ولما كان هذا الموعد (سبتمبر ١٨٦٤) لاحقا لصندور فرمان الشركة العزيرية (أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ / مايو ١٨٦٤) ، لذا يمكن القول انه لم تعقد جمعية عمومية للشركة المصرية ، ومن ثم سرت قرارات المؤسسين على الأطر المختلفة للشركة مجتمعة ، كذلك لم يشارك الآخرون فى وضع نظم الشركة العزيرية التى كانت تطورا لنظم الشركة السابقة .

ومع جئته العزيرية ، كان من الضرورى مطالعة محاضر اجتماعات جمعيتها العمومية ، للوقوف على مهامها المتبقية بأمثلة لنوعياتها ، وذلك مما حوته تلك المحاضر ، عدا ما سبق ذكره عن انتخاب مجلس الإدارة .

أولا : ففى اجتماع عقد بتاريخ ٣ صفر ١٢٨٤ هـ / ٦ يونيه ١٨٦٧ ، حيث كان متبعا قراءة تقرير مجلس الإدارة فى افتتاحية الاجتماع ، وقد قام بتلاوته شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس المصرية بالنيابة عن مجلس إدارة الشركة على الجمعية العمومية ، وكان متضمنا ذبياجة انشائية تحبذ ما اتخذ مجلس الإدارة من اجراءات ، ثم يدافع عما أقدم عليه المجلس من إيقاف بعض خطوط سير السفن لعدم الجدوى التجارية ، واضطراره للاقتراض للضرورة ثم عرض تفصيلي لايرادات ومصروفات الشركة وصافى أرباحها ، ثم تناول الصعوبات التى تعترض مسيرتها مثل معوقات انشاء السكك الحديدية ، أو أن بعض المساهمين لم يدفعوا بقية الأقساط المستحق سدادها (٤٢) .

وفى اجتماع عقد بتاريخ ٩ شوال ١٢٨٤ هـ / ٢ فبراير ١٨٦٨ ، كانت نقاط المداولة تدور فى ذات الأطر ، فالجمعية تستمع الى تقرير مجلس الإدارة ، وتطلع على ما يعرض عليها من حسابات العام المنتهى وتتشاور فى أمر معدن الفحم الكائن بسلانيك المعطى امتيازته للشركة بموجب فرمان الهمايوى ، وكذلك انشاء خط واپورات فى النيل من ألمانيا الى أسوان ، ومن المنصورة الى دمياط (٤٣) ، وبعض الأمور الأخرى التى يرى المجلس ضرورة مناقشتها .

(٤١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيرية) : المجلد الأول ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٩ بالدار ، بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) ، قرأه جمعية مؤسسين القومانية العزيرية .

(٤٢) - (محافظ الأبحاث) : محفظة ١٣ الوقائع المصرية ، ملف واپورات ، مستخرج من العدد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونيه ١٨٦٧ .

- أمين سامى : مرجع سابق ، للجلد الثانى من الجزء الثالث ، ص : ٧١٢ .

(٤٣) دار الوثائق (دواوين الخدمات - عزيرية) : للمجلد الأول ، ملف ٦ قرار =

وكانت هذه الواجبات تخولها اياها وتنظمها لوائح الشركات ، ثم سلطة التصديق على الحسابات المقدمة ، وتعيينها مفتشين لفحص الدفاتر والميزانية والتصديق على تبرئة ذمة المديرين في الاجتماع المقبل .

والملاحظ من هذه النصوص وجود سلطات واجبة التنفيذ ، وهو ما كان يتم ولكن بعد استتقرار الرأي وعلى أثر المناقشات مع مجلس الادارة ، وكانت هذه المناقشات تقتصر على ما هو مدرج بمذكرة مجلس الادارة فقط ومن ثم حددت موضوعات المناقشة مسبقا .

الأمر الثاني : أن التصديق على الحسابات المقدمة ، كان يتم أثناء عقد الاجتماعات ، ولم تكن مدة الانعقاد كافية للمراجعة رغم نص لائحة العزيرية على أن التصديق بعد المراجعة (٤٤) ، والذي يرجع هذا الرأي هو أن الجمعية العمومية في أعقاب تصديقها على الحسابات المقدمة في اجتماع ٦ يونية ١٨٦٧ ، أحالت مراجعتها على قومسيون منتخب بمعرفتها مجانا ، وبعد المراجعة في مدة ثلاثة أشهر يعرض تقرير لمجلس الادارة بما يرويه (٤٥) .

ثم جاء في الاجتماع التالي المنعقد في ٩ شوال ١٢٨٤ هـ - فبراير ١٨٦٨ من أمر هذا القومسيون « أنه رفعت المذكرة في شأن القومسيون الذي كان تعين في العام الماضي بمعرفة الجمعية العمومية للنظر في حسابات القومبانية سنة ١٥٨٣ ، تسوت على تصديق الجمعية العمومية عليه . لعدم إجراء القومسيون مقتضى القرار ، ورأى الواضعون أسماهم عدم اعتبار هذا القومسيون والاكثفاء بتصديقهم على حساب سنة ٨٢ والنظر في حساب سنة ٨٣ (١٥٨٣) (٤٦) » .

وفي هذا الاجتماع اتبعت ذات النهج فصدمت على الايرادات والمصروفات والأرباح وناقشت أمورا أخرى أشير إليها ، ثم قامت بتشكيل قومسيونتها من بضعة أشخاص للنظر في حساب ١٥٨٣ على أن يكون

= صادر عن الجمعية العمومية في العقادما المنتهى ١١ شوال ١٢٨٤ هـ (فبراير ١٨٦٨) ، ص - ١ : ٣ .

- أمين سامي : المرجع السابق ، مجلد ٣ من الجزء الثالث ، ص - ٧٧٠ - ٧٧٤ .

(٤٤) البند (٤١) « نظامات الشركة الميزية » .

(٤٥) دار الوثائق (محافظات الأبحاث) : مطبعة ١٣ وقائع ، ملف وإبورات ، مستخرج من الوقائع المصرية العدد ١١٤ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية ١٨٦٧ ، وقد كان هذا القومسيون يتكون من السيد محمد الفرياني ، السيد مصطفى الطحان ، السيد ابراهيم جيسى ، الخواجة أميل سلاكيني . الخواجة سيتلوي كادري ، الخواجة توريانبي .

(٤٦) أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من جزء ٣ ، ص : ٧٧١ .

قيامهم بذلك مجانا ، « وفي مدة لاتزيد عن شهر ، ويقدموا ملاحظاتهم النافعة الى مجلس الادارة » (٤٧) ، وكان ضمن المستندات المطلوبة للجنة من ديوان العموم اجمالى كشوف الشركة الخاصة بالسفن والعماله والمحشونات من بضائع وركاب وغيرها ، ولكن كما هو واضح فان عمل اللجنة كان مقتصر على مراجعة الدفاتر المقدمة ، كما لم يكن قرار الجمعية العمومية ملزما للقومسيون المشكل للفحص حسبا اشارت الوثائق لعدم تقديمه نتيجة فحص الميزانية الاسبق ، كما ان اللجنة اللاحقة لم تقدم نتائجها الى مجلس الادارة ، وقبل هذا وذاك كانت التصديقات المسبقة أثناء الانعقاد على الحسابات ، والباعث على ذلك تلك العلاقة القائمة على الثقة ، لوجود طبقات الذوات وأصحاب المناصب العليا فى مجلس الادارة ، وكما سبق القول فان هذا الامر كان يوافق شركات التضامن أكثر منه فى شركات المساهمة الكبرى ، اذ قد تعجب عن الجمعية العمومية أو القومسيون بعض تفاصيل مخالفات المطابقة بين الدفاتر والواقع الفعلى .

ويرجع ، انه لم يكن هذا الامر بخاف على ديوان العموم الذى يزاوِل هذه المهام أمام مجلس الادارة من ثم حدثت مخالفات أفصحت عنها مواجهة صفر باشا وكيل عموم العريزية والمفوض من مجلس الادارة ، حين سأل دميان بك محاسبى الشركة فى ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) عما يلى :

« أنه لدى ممارسة أشغال القومية علم أنه فضلا عن عدم وجود تقرد بخزينتها ٠٠ وأن الاجراءات التى حصلت فى سير هذه المصلحة هى بخلاف نص النظامات من جملة وجوه ٠٠ وفى نص النظامات أن يتقدم سنوى دفتر جرد يحتوى كافة الموجودات وما صار ذلك ، لأنه لو حصل الجرد الحقيقى لكان ظهر ما عليه سير المصلحة فى حال عرض الحساب على جمعية المساهمين وكان يصير التيقظ لما به يحسن سيرها ٠٠ » (٤٨) .

وتمضى الوثيقة ذاتها فى القول بأن حساب السنوات بالدفاتر يصير تقديمه عن السنوات السابقة بعد مضي فترة للجمعية العمومية ، والأرباح

(٤٧) نفسه ، ص : ٧٧٢ ، وكان أعضاء القومسيون « على حبيب بك ، السيد يوسف عبد الفتاح ، السيد محمود الطار ، الخوجة يسكويج الخوجة بى بديلوى » .
- دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عريزية) : المخططة الأولى ، ملف ٦ قرار صادر عن الجمعية العمومية المنتهى اجتماعها ١١ شوال ١٢٨٤ هـ (فبراير ١٦٦٨) ، ص : ١ .

(٤٨) راجع ما سبق بمأوله فى « قيام البحرية التجارية » ، ثم فى « اللؤسيون والمساهمون ٠٠ العريزية » . فى الرسالة الجامعية غير المنشورة للمؤلف بجامعة عين شمس -

كانت تؤخذ من عين رأسمال الشركة ، ولا يتم تقديم الحقيقة ، وهذا مبنى على التساهل (٤٩) •

وفى هذا المجال أنتقصت صلاحيات متابعة الجمعية العمومية لحقيقة حركة رؤوس أموالها ، وذلك تبعاً لما يمكن إجماله فى عدة نقاط : فى مقلمتها : طبيعة العلاقة التى عبرت عنها التنظيمات بالحدود الممنوحة للجمعية العمومية واقتصار مناقضاتها على ما يطلبه مجلس الإدارة ، وقد يكون هذا الإطار متفقاً مع طبيعة التفويض لمجلس الإدارة فى مثل هذه الشركات ، لكن قلل من فاعلية مهام الجمعية العمومية الرقابية أو المحاسبية ان جاز التعبير ، عدم دقة الحسابات المقدمة من ديوان العموم للجمعية عن طريق مجلس الإدارة ، وزاد من خطورة هذا المسلك عدم وجود التزام من قبل اللجان المشكلة للفحص من جانب الجمعية العمومية فى بعض السنوات ، كما أن ملاحظاتها تعرض لمجلس الإدارة ذاته فى البعض الآخر ، وهذه كانت تجيء مهامها فى أعقاب التصديق المسبق من الجمعية العمومية باعتمادها ماتم تقديمه دون فحص كاف ، أو بالأحرى دون وقوف على الحقائق كاملة ، ومن المرجح أنه من العوامل التى ساعدت على ذلك ، كفالة الربح التى ضمنتها الحكومة ، فهى الحد الأدنى الذى يمكن تقديمه للمساهمين ، وهو السلاح الذى تحتوى به الإدارة فى مواجهة الخسارة أو غيرها •

وبالطبع ، فإن مسيرة علاقة هذا شأنها ، كان من الطبيعى أن تظهر حقائقها ولو بعد حين ، وفى الاجتماع الأسبق ٦ يونية ١٨٦٧ أشار شريف باشا لأقاويل صدرت فى هذا الشأن بقوله « ٠٠ قد صدرت الأقاويل ممن لادرياه لهم بحقائق الأمور ٠٠ أيها السادة الحاضرون ان مجلس الإدارة ، ما رأى لايقاً (لاثقا) بقدره أن يعتنى بتلك الأقاويل الفاسدة ، ولا أراد الاجابة عن هذه الأراجيف الباطلة ٠٠ » (٥٠) ، ومع توالى ظهور حقائق أخرى منها عدم كفاية أرباح ميزانيته ١٥٨٤ للنسبة المكفولة (٥١) ، حدث شكل من فقد الثقة فى استمرارية الشركة رغم انتخاب مجلس إدارة جديد ، لذا يرجع أن تعاقب ظهور هذه الحقائق للجمعية العمومية ، كان من أهم البواعث على أنه حين « طلب المجلس

• نفسه (٤٩) •

(٥٠) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مخططة ١٣ ملف وإبورات : مستخرج الوقائع المصرية العدد ١١٤ بتاريخ ١٧ يونية ١٨٦٧ •

(٥١) المصدر نفسه (دواوين الخدمات - محافظ عزبوية) : مخططة ٤٧ مؤسسين العزبوية الملف ٦ الجمعية العمومية ، مذكرات الجمعية العمومية المتبعة بديوان الداخلية بالمحروسة يوم الثلاثاء ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ •

أن تعطى اليه رخصة من الجمعية المشار اليها - فى اجتماعها ٢٠ الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ - بطلب تقود من حضرات المساعدين لادارة حركة الشركة ، ضد قرار الجمعية بعدم التسليم للمجلس فى ذلك ، يل طلبت أن المجلس يتداول مع الحكومة المصرية فى أعمال شروط تنازل يعود منها المنفعة للعموم ، ويقدم المشروع الذى يجريه عن ذلك فى جمعية عمومية تنعقد فوق العادة ٠٠ « (٥٢) ، على الرغم من أن تلك المطالبات كانت من أقساط رأس المال المستحقة .

وفى اجتماعها المنعقد بالاسكندرية يوم الخميس ٢٨ محرم ١٢٨٧ هـ / ٢٨ ابريل ١٨٧٠ تحت رئاسة محمد شريف باشا ناظر الداخلية والرئيس المؤسس للشركة (*) العزيزية فى مقر ديوان الداخلية بالاسكندرية ، تمت موافقة الجمعية على شروط التنازل (٥٣) ، وهى التى صدر فى أعقابها الأمر الخديوى للمالية فى غرة صفر ١٢٨٧ (٣ مايو ١٨٧٠) بقبوله تنازل الشركة للحكومة المصرية ، لتبدأ بعدئذ المصلحة الحكومية « مصلحة وابورات البوستة الخديوية » ، التى لم يكن بها جمعية عمومية تبعا لطبيعة ملكيتها للمبرى .

(٥٢) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - محافظ عزيزية) : مضطه حجج شرعية ١٨٦٣ - ١٨٨٤ ملف مكاتبات ادارية ، مكتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ من محمد شريف باشا الى وكيل مجلس ادارة العزيزية .
(*) أى من بين المؤسسين .
(٥٣) وادى النيل : العدد ٦ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٥ صفر ١٢٨٧ هـ / ٦ مايو ١٨٧٠ .

ثانيا : مجلس الادارة

هو المنوط به ادارة سائر أمور الشركة ، وهو يعتبر فى هذا الشأن صاحب المسئولية الأولى أمام الجمعية العمومية ، والسلطة الأعلى فى الادارة ، وكان يتكون من رئيس وعدد من الأعضاء ، اختلفت أعدادهم وأشخاصهم تبعاً لسيرة البحرية التجارية المصرية فى فترات الزمنية المختلفة ، وقد لازمت ظروف تشكيله ظروف تاريخية تختلف فى كل فترة عن الأخرى ، مثلما اختلفت ممارسات التطبيق ، وهو ما يتم تناوله فى المرضى التالى :

(١) تشكيل المجلس : ١ - رئيس مجلس الادارة :

هو المسئول الأول فى ادارة الشركة ، وتصبح القرارات سارية المفعول بموجب اعتماده لها أو ممن يفوضه فى ذلك نيابة عنه ، وهو المسئول الأول عن الشركة أمام الجمعية العمومية والحكومة ، كما يرأس اجتماعات مجلس الادارة وجلسات الجمعية العمومية ، وكان يشار اليه كرئيس للشركة أو رئيس المجلس ، وفى البداية كان يتم تعيينه من قبل الباشا ، وكان المتبع فيمن يشغل هذا المنصب ، أن يكون أحد الذوات المنتمين للأبيرة الحاكمة ، وبمضى الوقت تم النص - فى عهد اسماعيل باشا - على اختياره من بين الحائزين لخمسين حصة على الأقل لاتباع ولا ترهن مدة بقائه ، وأن يكون حاصلاً على أعلى الأصوات من الجمعية العمومية .

ففى بدايات البحرية التجارية المصرية - فى عهد سعيد باشا - كان المتبع هو تعيين رئيس الشركة ، وكان يشار اليه هكذا أحياناً ، أو رئيس مجلس الادارة فى أحيان أخرى ، وقد (٥٤) استمر مصطفى فاضل باشا

(٥٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجدية) : سجل ٧/١/٦ م/٧ مصادر
عربى قلم ادارة المدير ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من المتواجزة ديرفيل الى حسين القندى وكيل
المجدية بالسويس ، ص : ٩ .

شاغلا لهذا المنصب طيلة فترة المجيدة ، وإن كان قد اضطر لتقديم استقالته في ١٧ شعبان ١٢٧٦ هـ / ٩ مارس ١٨٦٠ (٥٥) ، ويرجع عدم قبولها حيث أنه رأس اجتماع الجمعية العمومية في ٣٠ أبريل ١٨٦٠ (٥٦) ، وفي هذا الاجتماع تم تغيير مجلس الإدارة ، فتم اختيار أعضاء المجلس الجديد تحت رئاسته (٥٧) ، واستمر كذلك إلى أن تم تصفية الشركة وتحويلها لمصلحة ميرية ، وعلى أثر هذا التحول تم حل مجلس الإدارة ، وأصبح بدلا منه المسمى الجديد « مدير الواهورات » وشغل هذا المنصب « عبد الرحمن بك رشدي » ، الذي كان يطلق عليه في بعض الأحيان « مدير الواهورات الميرية في البحر الأحمر » أو « ناظر الواهورات بالسويس » (٥٨) .

ولما كان شاغل هذا المنصب معينا من الوالي ، من ثم لم يخضع لانتخابات الجمعية العمومية ، كما هو واضح من اجتماعها في ٣٠ أبريل ١٨٦٠ ، الذي تمت فيه تعديلات انتخاب الأعضاء فقط ، في ظل استمرار رئاسة مصطفى فاضل باشا .

ويبدو أن نفس الشيء اتبعه اسماعيل باشا ، خاصة في البدايات مع قيام الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية حين كانت تحت التأسيس فأصدر أمره في ٥ ذى الحجة ١٢٧٩ (٢٤ مايو ١٨٦٣) موجهًا إلى عبد الحليم باشا ذاكرا به « وأن تكون تلك القومبانية تحت رئاسة دولتكم » (٥٩) ، دون تحديد لمدة توليه .

وعلى أثر تحول الشركة المصرية إلى العريزية ، تم إجراء تعديلات

(٥٥) - : مخططة ٣ مكاتبات مجلس إدارة القومبانية الجديدة :

Douc, No 383, Le Prince Prsident du le Conseil d'Administration de la Medjedia les Admtnistrateurs, Alexandrie 9 Marco 1860.

(٥٦) - : سجل م/٧/١ صادر عربي ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرغوبو

إلى مذكورين ناظر المالية ، محافظ الاسكندرية وآخرون ، ص - ص : ١ - ٤ .

(٥٧) - : سجل م/٣/٤ صادر عربي الإدارة رقم ١١ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ

(٢ مايو ١٨٦٠) من المدير السلف ديرغوبو إلى الوكلاء بالمحرسة . ص : ٣ .

(٥٨) - : سجل م/٦/٥ ، صادر عربي أفرنكي الإدارة ، بتاريخ ٢٤ شعبان ١٢٧٩ هـ

(فبراير ١٨٦٣) من مدير الواهورات إلى ناظر ديوان المالية . ص : ٤٥٣ .

ب (ديوان عمية) : فتر ٥٢٩ صادر أولي ، قسم ثان ، سايرة بتاريخ ٥ شعبان

١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) أمر صاحب إلى عبد الرحمن رشدي ناظر الواهورات وآخرين ،

ص : ١٩ .

- مخططة ١٠٢ تراجم دفاتر ، ملف ٤٦ ، ترجمة أمر رقم ٥٢٣ بتاريخ ١٨ شعبان

١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) إلى عبد الرحمن رشدي مدير الواهورات الميرية في البحر

الأحمر .

(٥٩) راجع « للقائمة » « نظامنامه القومبانية العريزية » .

تضمنتها نصوص النظامنامه جاء ما يتصل منها برئيس المجلس في البند العشرين ، الذي أشار الى أن « إدارة الشركة تكون بمعرفة مجلس إدارة تشكله الجمعية العمومية ٠٠ بما فيهم الرئيس ٠٠ » (٦٠) ثم جاء في البند الرابع والعشرين ما يؤكد أن « رئاسة مجلس الإدارة تكون لرئيس القومبانية أو لوكيله ٠٠ » (٦١) ، ولكن ذكر البند الثاني والثلاثون أن الجمعية العمومية تنتخب أعضاء المجلس بما فيهم الرئيس بعد مضي الخمس سنوات الأولى (٦٢) .

وعلى الرغم من هذه التعديلات ، فإنه لم تمتد للرئيس انتخابات الجمعية العمومية في حالة خلوه ، وهذا ما يجب أن يكون ، وإنما استمر تعيينه من قبل الحكومة حسبما نص على ذلك البند الخامس والعشرون « إذا انحل محل (أخل المنصب) الرئيس فتنصيب بدله يكون بمعرفة الحكومة المحلية » (٦٣) ، وبموجب هذا النص أضيفت صفة الشرعية على تدخل الباشا ، ولهذا النص أهميته في حرص الحكومة على تعيين قمة الرموز الإدارية في هذه الشركات ، في وقت مشاركة الأجانب في الإدارة ، وما قد يترتب دون هذا النص - من تبوأ أحدهم للرئاسة ، ومن المرجح أنه تبعاً لهذا النص كان إقدام الخديوى اسماعيل على تعيين اسماعيل راغب باشا رئيساً للشركة العريزية بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (٢٧ ديسمبر ١٨٦٤) ، بدلا من عبد الحليم باشا (٦٤) ، الذي قدم استقالته وتمت موافقة الخديوى عليها ، الأمر الذي يؤكد حرص الحكومة على أن يكون شغل هذا المنصب من الاجراءات السيادية .

وعلى هذا الأساس كانت تحدث ثمة تغييرات يتساهل عنها أرباب التخصص في الجمعية العمومية ، من ذلك ما تم في تعيين اسماعيل راغب باشا ، وتولية محمد شريف باشا رئاسة القومبانية بالنيابة ، وتساهل عن ذلك الخواجه بياته في الجمعية العمومية المنعقدة ٣٠ بشنس ١٥٨٣ (٦ يونيو ١٨٦٧) (٦٥) ، ولكن يبدو أن ذلك كان اجراء مؤقتا حيث ورد في تاريخ لاحق بالوقائع المصرية ، في غرة ذى القعدة ١٢٨٤ هـ / ٢٤ فبراير ١٨٦٨ ، ما يفيد عقد الجمعية تحت رئاسة « حضرة سعادتلو راغب باشا

(٦٠) المصدر نفسه .

(٦١) نفسه : نص البند .

(٦٢) - : نص البند .

(٦٣) - : نص البند .

(٦٤) دار الوثائق القومية (محفوظات العريزية) : « أمر على الى اسماعيل راغب باشا » .

(٦٥) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مخططة ١٣ الوقائع ، ملف وإبورات ،

مستخرج من الوقائع المصرية : المجلد ١١٤ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونيو ١٨٦٧ .

وأنها امتدت ثلاثة أيام ، وفي طيه تقرير مجلس الإدارة الذي تلاه تسعادة الباشا في ٩ شوال ١٢٨٤ هـ (٤ فبراير ١٨٦٨) (٦٦) ، الى أن يتم عقد الجمعية العمومية ، لاختيار مجلس الإدارة الجديد بعد مضي الخمس سنوات الأولى ، فعمدت اجتماعها بتاريخ ٣٦ ربيع أول ١٢٨٥ هـ / ١٦ يولية ١٨٦٨ ، الذي تم فيه انتخاب شريف باشا رئيسا بعد حصوله على أعلى الأصوات (٦٧) .

وبموجب هذا الاجتماع تم تطبيق بنود النظامنامه في انتخاب الرئيس ، ولكن لم يستمر الوضع طويلا حيث انتهت فترة هذا الرئيس والمجلس بانتهاء الشركة العزيرية مايو ١٨٧٠ ، ولما كان يعين الرئيس وكيلًا من المنتخبين ، فقد رافق شريف باشا وكيلًا في ذلك المجلس حافظ باشا بالنيابة عن الشركة في « المداولة مع الحكومة في الطرق المقتضى اتخاذها ، حيث ان القومبانية غير مأمول تحسين سيرها » (٦٨) وهو الأمر الذي انتهى بأيلولتها للميرى ، وبده صفحة جديدة من اشراف الميرى على « مصلحة وإبورات البوستة الخديوية بموجب الأمر العالي الصادر غرة صفر ١٢٨٧ هـ (٢ مايو ١٨٧٠) .

ومع جئته هذه المصلحة الحكومية ، انتهى مسمى مجلس الإدارة ، ولم يوجد بالطبع رئيسه ، حيث العلاقة في إطار الوظيفة الحكومية هي سسمة الإدارة الجديدة ، وكان من أهم من تولوها « مصطفى العرب باشا » (٦٩) .

(٦٦) أمين سامى : تقويم النيل المجلد الثانى من الجزء الثالث ص : ٧٧٠ عن الوقائع المصرية العدد ١٨١ بتاريخ غرة ذى القعدة ١٢٨٤ هـ الموافق ٢٤ فبراير ١٨٦٨ .
(٦٧) الوقائع المصرية : العدد (٢٢٥) بتاريخ ٢ جمادى الأول ١٢٨٥ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٦٨ .

(٦٨) دار الوقائع القومية (دواوين الخدمات - عزيرية) : مطبعة قرارات مجلس إدارة العزيرية (١٢٨٦ هـ) ، قرار مجلس إدارة القومبانية للمنظمة بديوان الداخلية يوم السبت ٢ شعبان ١٢٨٦ هـ (٧ نوفمبر ١٨٦٩) .

(٦٩) مصطفى العرب باشا (١٢٢٩ هـ / ١٨١٣ م - ١٣٠٣ هـ / ١٨٨٥ : ابن السيد على المصرى ، ولد في بلدة ديركى بالبلوتية ، تلقى العلم في مدارس الحكومة ، وتخرج من مدرسة البحرية ١٨٢٩ ، والتحق بالفرقاطة قوة ثم فرقاطة رشيد ، ثم رقى ملازما ثانيا بقرويت « تمساح » سنة ١٨٣٢ ، وصار يترقى الى أن نال رتبة القائمقام ١٨٦٢ ، وعين قبطانا للدارعة « الايراهيمية » التى سميت شيرجهد ، وسافر الى فرنسا ودار حول الرجاء الصالح ، وبعد توليه مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، أحييت عليه وكالة البحرية ثم أحييل للمناش وتولى الوكالة ثانية ثم أحييل الى للمناش سنة ١٨٨٤ بعد أن نال رتبة الفريق وتولى في العام التالى .

- زكى محمد مجاهد : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٥٧ ، وسيتم تناول المزيد عن ذلك في المنصب الخاص « إدارة ديوان الصوم »

٢ - أعضاء مجلس الإدارة :

أما بالنسبة لأعضاء مجلس الإدارة فإنه على الرغم من أن سعيد باشا قام بتعيينهم في البداية لإدارة شركة بواخر البحر الأحمر « بواخس السويس » في الفترة السابقة على المجيدة ، فإن ذلك كان مرجعه تكوين لجنة تدبير نشاطها ، وضمت هذه اللجنة التي أطلق عليها « قومسيون » كل من « حسين كامي بك ، مدير الشرقية السابق ، والذي عمل وكيلا لديوان المالية في عهد سعيد باشا » (٧٠) ، حسين فوزي من الميرى « المستودعين » ، مهدي بك (ناظر الانجرارية فيما بعد) ، مختار بك ، اسماعيل فوزي بك ، نوبار بك (٧١) ، ثم استبدل مهدي بك ، بعبد الله بك مدير المروية السابق (٧٢) .

وبعد تأسيس المجيدة أصبح مجلس إدارتها يضم كل من نوبار بك (باشا) نائبا للرئيس ، عبد الله بك ، حسين كامي بك ، اسماعيل فوزي بك ، مختار بك ، سعيد أفندي ، ومن الجانب (*) المسيو باستري Pastré ، المسيو رويسنرز Ruyssears ، المسيو هولند الصام ، هوج ثيربورن Huge — Thurburn ، المسيو دومريكو Dumericher ، المسيو زكالي Zaccali (تاجر بالاسكندرية) ، والمسويلفي (٧٣) .

(٧٠) د. علي بركات : مرجع سابق ، ص : ١٨٥ .

(٧١) دار الوثائق القومية (ديوان معية تركي) : دفتر ٥٠٤ صادر أوامر تركي .

ترجمة أمر رقم ٤٤٤ للمالية ، ص : ٩٠ .

(٧٢) للمصدر نفسه ، أمر كريم رقم ٦١٧ إلى المالية ، ص : ١٣ .

(*) كان باستري تاجرا فرنسيا ، واحد هاموري بنك الاسكندرية ١٨٤٢ الذي اشغاه محمد علي ، وازداد نفوذه في عهد اسماعيل حيث أصبح مدير البنك الانجليزي مصري وتناوبه في مصالحه فرنسا ، أما رويسنرز فقد سبق القول انه كان من مالكي امتياز الملاحة النيلية (الانجرارية) ، ومن الشخصيات القفصية التي لعبت دورا هاما في تاريخ قناة السويس وقد وافق سعيد باشا على ترشيح دى لميس له كوكيل أعلى للشركة القناة بتاريخ ٣٠ أبريل ١٨٥٥ ، وشغل هذا المنصب بصفة أساسية بعد تأسيسها يومين في ١٧ ديسمبر ١٨٥٨ ، وعين في ديسمبر ١٨٦١ نائبا لرئيسها ، بينما كان جورج ثيربون تاجرا انجليزيا وقد كان أحد أعضاء السلك القفصلي البريطاني ، وقد أخذ مع باستري في جسر النيل عام ١٨٥٩ إزاء امكانية شراء المنكك الحديدية المصرية برأس مال فرنسي انجليزي .

— د. أمين مصطفى عفيفي : مرجع سابق ، ص ، ص : ٢٢١ ، ٢٢٢ .

— جون مارلو : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٣٤ ، ٢٢٣ ، — د. عبد المزين محمد

القناري : قناة السويس ، ج ١ ، ص ، ص : ٤٧٧ ، ٤٩٥ .

(٧٣) — جميل خالكي : مرجع سابق ، ص : ٣٦٣ ، — عبد الرحمن الراعي : مصر

اسماعيل ، ج ١ ، ص : ٤٠ .

ولما كانت أوامر سعيد باشا قد صدرت بشراء الشركة « الأسهم التي للاربيين على ذمة الحكومة » التي حدثت في أعقاب حركة استرداد أسهمهم ، ومن ثم أثر ذلك على أعدادهم في الجمعية العمومية ، ولذا اتخذت الجمعية العمومية قرارها في الاجتماع المنعقد بالاسكندرية في ٣٠ أبريل ١٨٦٠ « بأن يكون مجلس ادارة الكومبانية لا يتكون من الآن الا من سعادة الرئيس مصطفى فاضل باشا ، وأربعة أعضاء يصير انتخاب الناظر منهم ، وهؤلاء الأربعة هم ، حضرات نوبار بك ، عبد الله بك ، الخواجه ديرفيو ، عبد الرحمن بك رشدي » وهذا الأخير شغل منصب مديرها منذئذ بدلا من ديرفيو ، وهذا المنصب هو ما عبرت عنه الوثائق مجازا الناظر (٧٤) ، وهذا يعني نظارة العموم وليس بالطبع شغلا للرئاسة العليا كما ذكر البعض (٧٥) .

وبعد تأسيس الشركة المصرية في سياحة السفن التجارية ، وحسبما أشير الى انها « قومية » (شركة) المؤسسين (٧٦) ، التي وضعت « تحت رئاسة سعادة الجناب العظيم عبد الحليم باشا » (٧٧) ، وعلى هذا الأساس صدر الأمر العالي موجها اليه كرئيس للشركة ، وأشارت النظامنامه الى أن ادارتها من المؤسسين في مدة محددة .

وقد ذكرت لائحة الشركة ، « أنه الآن ينبغي أن تكون ادارة الشركة بمعرفة مجلس يركب من عشرة أعضاء ، وهؤلاء هم المؤسسون المديرون لها .. » (٧٨) ، وكان هؤلاء العشرة من غالبية مصرية ثم أجناب « اسماعيل راغب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا ، عبد اللطيف باشا ، طلعت أحمد باشا ، حسين شيرين باشا ، ومن الأجناب الخواجه أوبنهايم ، ادوار ديرفيو ، مكسيموس سكاكيشي ، زن سينادنيو » (٧٩) ، وكما هو ملاحظ عضوية كل من نوبار بك (باشا) ، ادوار ديرفيو ، وهما اللذان كانا في مجلس ادارة الشركة المجيدية السابقة ، واشترط لعضوية المجلس امتلاك خمسين حصة لا تباع ولا ترهن مدة بقائهم بالمجلس (٨٠) ، وقد أشارت نظم الشركة الى أن هؤلاء العشرة ، هم المديرون لها مدة

(٧٤) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجدية) : سجل م/١/٦/٧ ص ١ بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجه ديرفيو الى سعيد بك ناظر الامارية وآخرون .

(٧٥) د. سمير محمد طه : مرنج سابق ، ص : ١٥ .

(٧٦) راجع المقدمة من « نظامات القومية المصرية في سياحة السفن التجارية » .

(٧٧) المصدر نفسه ، للمقدمة والبند الأول .

(٧٨) - : البند الحادي عشر .

(٧٩) البند الأول من مصاديق رخصة القومية المصرية .

(٨٠) البند الحادي عشر ، نظامات القومية المصرية .

الخمس عشرة سنة الأولى ، وبعد انتهائها يتعين بقدر ثلث العشرة المشار عنهم ٠٠ بمعرفة مجلس أرباب الحصص والثلث ٠٠ بهذه الحالة يصير انضمامه الى الثلثين الباقيين في ذلك المجلس مدة خمس سنوات ، وبعد انتهائها ينضم ٠٠ ثلث آخر بذلك الانتخاب (أى مجلس الإدارة) عوضا عن أحد الثلثين الباقيين مدى خمس سنين أيضا ، وبعد انتهائها ينضم عوض الثلث الباقي ٠٠ بمدة الخمس سنوات الأخيرة ، أما اذا كان مجلس أرباب الحصص المحكى عنه ، بعد الخمس عشر سنة الأولى ، يريد ابقاء المجلس النى من الابتداء ، دون تعيين ذلك الثلث منهم في كل خمس سنوات ، كما ذكر من الخمس عشر سنة الباقية ، فلا يكون في ذلك مانع ٠٠ « (٨١) »

أما « اذا حصل خلو محل (مكان) في مجلس الإدارة ، بمناسبة استعفاء أو وفاة أحد الأعضاء فيتعين بدله مؤقتا بمعرفة المجلس المشار اليه (مجلس الإدارة) ، حتى تنعقد الجمعية العمومية الآتية (القادمة) ، والمديرون الذين يتعينون بهذا الوجه ، لا يكتفون في تلك الوظيفة الا الزمن الباقي من دور أسلافهم « (٨٢) ، ولم تستمر هذه الخصوص لأكثر من عام وهي فترة وجود الشركة المصرية في سياحة السفن حولت بعدها للشركة العزيرية .

ولما كانت العزيرية تحولا أو تطورا للشركة السابقة لها ، من ثم استمر بها نفس أعضاء مجلس الإدارة السابق ، مع بعض اجراءات ، عبرت عنها نظامات العزيرية بأنها « تنقيح وتعديل » « (٨٣) ، وكانت هذه التعديلات حسيما أشير لها « مجلس الإدارة تشكله الجمعية العمومية من اثني عشر أعضاء مديرين بما فيهم الرئيس والوكيل ، يشترط أن تكون أغلب الأعضاء من رعايا وتبعية الحكومة المصرية » « (٨٤) ، وإن كانت هذه الغالبية قد روعيت دون ورود نص في لائحة الشركة السابقة .

أما اذا انفصل محل « أخلى منصب » الرئيس ، فتنصيب بدله يكون بمعرفة الحكومة المحلية « (٨٥) ، وبموجب هذا النص أصبح تدخل الوالي بموجب النصوص أو لنقل - مجازا - « سلطته سيادية » ، بموجب نصوص اللائحة » ، ولاشك أنها كفلت واجهة قانونية لتدخل اسماعيل باشا في تعيينه اسماعيل راغب من بين أعضاء المجلس ، رئيسا للشركة

(٨١) راجع : نص البند الحادى عشر من « نظامات اللومبالية المصرية ٠٠ » .

(٨٢) نفسه : البند الثانى عشر .

(٨٣) المقدمة من « نظامات الشركة العزيرية » .

(٨٤) نفسه : البند المشروئ .

(٨٥) - : البند الخامس والمشروئ .

العزيزية ، وخلفا لعبد الحليم باشا الذى قبلت استقالته فى ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ / (ديسمبر ١٨٦٤) .

وفىما يتصل بهؤلاء الأعضاء واختيارهم فى حالة الخلو ، كان النص على اختيار مجلس الادارة لمن يشغل المكان الخالى لحين عقد الجمعية العمومية (٨٦) ، أما ما اتصل بهم من التعديلات فقد تضمنتها عدة بنود ، حيث نص البند الحادى والعشرون على أنه « فى كل ثلاثة سنين يجرى تغيير ثلاثة من أعضاء المجلس المذكور بما فيهم الوكيل ، ويكون تغييرهم بالقرعة من بين الأعضاء الموجودين ، والذين يدخلون بدلهم بانتخاب الجمعية العمومية » (٨٧) مع النص على غلبة العنصر المحلى واشترائط الحصص الخمسين التى لا تباع ولا ترهن (٨٨) طيلة مدة بقاء العضو بالمجلس ، ثم يشير بند آخر الى جواز ابقاء الجمعية العمومية لأعضاء المجلس على ما هو عليه ، فى أى مدة كانت بدون تغيير (٨٩) .

وقد يبدو من هذه النصوص أن تطورا قد طرأ على الادارة ، ولكنه كان فى الواقع ايجابيا فى جانب وسلبيا فى جانب آخر ، ففي اطار الايجابيات يبدو التطور من حيث النص على غلبة العنصر المحلى ، حيث كان ذلك متسقا مع واقع ظروف المساهمات بين الفئات المصرية والأجنبية ، والمجلس بهذه الصورة يحقق تمثيل الجانبين ، اما اذا كان مصرية خالصة ، فانه لاشك سيكون مدعاة لعلم استقطاب المال الأجنبى ، كما لايفيد من بعض الخبرات الأجنبية .

اما احتفاظ محمد سعيد باشا ومن بعده اسماعيل باشا بحق تعيين رئيس الشركة ، وان كانت نظمات العزيزية قد قصرته على حالة الخلو ، فانها لم تحدد هذا التعيين لآى فترة ، وان كان مرجحا لأقرب انتخابات عمومية حسب اللائحة ، وقد يكون تفسير ذلك عدة أمور ، فهو اما حرصا من الحاكم على الاستئثار برمز سيادى ، واما أن الباعث عدم الاستيعاب الكامل لنظم ديمقراطية ادارة هذه الشركات لحدافة التجربة ، أو لأن المجتمع كان يزخر بالتغيرات .

اما بالنسبة للجانب السلبى فقد بدا فى تضارب النظم ، فانه على الرغم من النصوص التى منحت الجمعية العمومية حق انتخاب اثني عشر عضوا لمجلس الادارة بما فيهم الرئيس ، الا أنه قد جاء بلائحة الشركة

(٨٦) راجع نص البند الثالث والعشرون من « نظمات الشركة العزيزية » .

(٨٧) نفسه ، البند الحادى والعشرون .

(٨٨) - : البند السادس والعشرون .

(٨٩) - : البند الثانى والعشرون .

العريزية ذاتها ، نص يسحب كل ما ذكر ، وهو ما تضمنه البند الثاني والثلاثين كما يلي « مجلس الادارة يفضل مركبا (يظل مشكلا) كما كان من حضرات المؤسسين مدة الخمس سنوات الاولى التي غايتها توت ١٥٨٤ القبطي ، ولا يقبل منهم استعفاء في هذه المدة ، ومن ابتداء توت ١٥٨٥ (١٠ سبتمبر ١٨٦٨) يجرى العمل على مقتضى البند ٢٠ « (٩٠) ، وهذا البند العشرون المشار اليه ، ينص على انتخاب المجلس من اثني عشر عضوا بما فيهم الرئيس (٩١) ، ويتم ذلك اعتبارا من سبتمبر ١٨٦٨ .

وهذا يعني تعطيل اجراءات تغيير مجلس الادارة أو بالأحرى تعطيل حقوق الجمعية العمومية فيما يتصل بانتخاب ممثلها ، واقتصر حقا في ذلك على حالة خلو أحد أعضائه بالوفاة فقط ، حيث لن يقبل من أحدهم الاستعفاء في مدة الخمس سنوات ، أى استمرارية مجلس إدارة الشركة المصرية في سباحة السفن التجارية ذاته في إدارة الشركة العريزية ، وقد كان ينبغي تخويل هذا الحق للجمعية العمومية منذ البداية ، خاصة مع التطورات المتلاحقة في رؤوس الأموال والمساهمين ، وتطور اعداد المجلس بما يتفق مع تطور الشركة العريزية بمشروعاتها الكثيرة .

ومن المرجح تفسيراً لذلك ، انه لم توضع هذه النظامات بمعرفة الجمعية العمومية ، وإنما قام بوضعها مجلس الادارة من المؤسسين ، وفق ما رأى مناسباً لهم ، ولعل النص الوارد في مقدمة الأمر العالي الصادر الى اسماعيل راجب باشا رئيس الشركة بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) يسم ما نراه حيث ذكر « لقد عرضت لدينا هذه النظامان المختصتان بالقومية المصرية المضحية (الموقعة) منكم ومن المؤسسين المحرور امضاهم بها ٠٠ « (٩٢) .

ومن المرجح ان اتفاق تاريخ صدور هذا الأمر العالي بالتصديق على النظامان مع ذلك تاريخ القبول استقالة عبد الحليم باشا ، كان باعثاً على النص بحق الحكومة في تعيين محل خلو الرئيس ، الوارد في البند الخامس والعشرين بذات النظامان (٩٣) .

وعلى كل فقد كان النص على علم امكانية قبول استعفاء أى من أعضاء المجلس في مدة الخمس سنوات الأولى ، ولكن على الرغم مما هو واضح في

(٩٠) نص البند : « نظامات القومية العريزية » .

(٩١) نلصه : البند العشرون .

(٩٢) نلصه : مقدمة الأمر العالي رقم ١ بتاريخ ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ الى اسماعيل راجب باشا .

(٩٣) البند الخامس والعشرون : نظامات القومية العريزية .

كأنها نظماً مفروضة ، إلا أنها كانت نوعاً من التضامن أو بالأحرى الثقة المتبادلة ، وقد كانت لأزمة مثل هذه المشروعات في تلك الآونة ، أو في إطار أعم اتخذوا من كونهم مؤسسين لشركة تضامن (المصرية في سيادة السفن) ، نهجاً لمسيرتهم رغم التطور إلى شركة المساهمة العريضة ، وظلت لديهم ذات السياسة والسمات التي ميزت مشروعات تلك الفترة ، والتي عبر عنها الدكتور خلاف بقوله « .. يرتبطون ببعض الروابط الشخصية القوية ، فيقبلون (المشاركة) على نحو يضمن لهم المساهمة في شئون الإدارة .. » (٩٤) .

وهذا النص بعدم قبول الاستعفاء يدعم ما نذكره عن استمرارية مجلس الإدارة المكون من الأعضاء العشرة بما فيهم الرئيس وهم اسماعيل راغب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا ، عبد الملطيف باشا ، أحمد طلعت باشا ، حسين شيرين باشا ، الخوجة أو بنهايم ، الخوجة أدولر ديرفيو ، مكسيموس سكاكيتي .. (٩٥) ، ويصح ما ذكره البعض عن تغيير أدولر ديرفيو بالخوجة أدولر كيمو (٩٦) أو « أميردارقبو » (٩٧) .

وقد كانت مدة هذا المجلس الخمس سنوات المشار إليها (١٨٦٣ - ١٨٦٨) ، وكان محمد شريف باشا ينوب عن رئيسه ، إلى أن تم انتخاب الجمعية العمومية لمجلس الإدارة الجديد من اثني عشر عضواً بغالبية العناصر المحلية ، وكان ذلك باجتماعها يوم الخميس ٢٦ ربيع أول ١٢٨٥ هـ / ١٦ يولييه ١٨٦٨ ، حيث تم إجراء التصويت من أرباب الحصص ، وجاء التشكيل رهناً بما يحصل عليه كل عضو من الأصوات ، حيث يتم تحديد العدد المطلوب من كلتا التبعية المحلية والأجنبية على حدة ، وكان عددهم ثمانية من العناصر المحلية من تبعية الدولة العثمانية وأربعة من الأجانب ، تنتخبهم الجمعية العمومية من بين المرشحين .

وفي هذا الاجتماع تقدم للترشيح (*) عشرة من المصريين ، وستة

(٩٤) د. حسن خلاف : مرجع سابق ، ص : ٣٧٤ .
 (٩٥) البند السادس ، « نظمات التوابعية العريضة » .
 (٩٦) أحمد عبد الهادي : نهضة البحرية التجارية والتشريع البحري ، بحث « اسماعيل بناسية مرور حسين عاماً على وفاته » ، ص : ١٥٠ .
 (٩٧) د. شوقي الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٧٥ .
 (*) كان ممن تم ترشيحهم ولم يحرزوا الأصوات المطلوبة من المصريين أحمد باشا الدملج ، صوت ٧٠ صوت ، مصطفى بك الطوسه لى ٣٩١ أما الأجانب فهم انطون يارس ٤٣٦ صوت ، بيتا الخوجة داليدسون ١٦٨ .
 - الوقائع المصرية : العدد ٢٢٥ بتاريخ ٢ جادى أول ١٢٨٥ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٦٨ .

من الأجانب ، وبعد فرز الأصوات تم انتخاب محمد شريف رئيسا للشركة
لحصوله على أعلى الأصوات ثم وكيله له حافظ باشا ، وكان من وقع عليهم
الاختيار ثمانية من المحليين وأربعة من الأجانب ، وهؤلاء تجاوزوا
كما يلي (٩٨) :

الاسم	الاسم	الاسم	الاسم
٣٣٧٢	مصر باشا « ملحق عموم الشركة »	٣٠٧٥	الخواجة أوجست نغولا
٣١٩٨	السيد محمد القرطاني	٢٩٦٦	الخواجة لاميون
٣١٩٢	عبد الله باشا	٢٩٦٠	الخواجة دوسكوبيج
٣١٥٣	راتب باشا	٢٧٤٢	الخواجة لويجي جاني

وعلى هذا الأساس تأسست النظم المتطورة ، في ديمقراطية انتخاب
الجمعية العمومية لمن يمثلها في مجلس الادارة ، والملاحظ خلو هذا المجلس
من غالبية أعضاء المجلس السابق ، رغم ترشيح ونجاح بعضهم وهم
« محمد شريف باشا » - لطيف (عبد اللطيف باشا) - حسين شيرين
باشا « بينما جاء عبد الله باشا مدير المروية السابق أسبقهم جميعا
مشاركة في ادارة هذا النوع من النشاط بدءا من اشتراكه في مجلس
ادارة شركة بواخر السويس ، ثم المجيدية ، بينما كان الآخرون جددا » .

ولما تحولت الشركة الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، في
غرة صفر ١٢٨٧ هـ (٢ مايو ١٨٧٠) ، فقد آلت شئون هذه الادارة الى
مدير المصلحة الذي كانت تمينه الحكومة ويماونه آخرون في اطار ادارة
العموم .

(ب) نظم انعقاد المجلس ومداولاته :

على الرغم من أن وثائق المجيدية لم يمكن الوقوف منها على نظم
انعقاده ، الا أن لائحة الشركة المصرية ، ذكرت أن « مجلس الادارة يعقد
أقله مرتين في الشهر وتغير ذلك مما يلزم بحسب ما تقتضيه
المصلحة (٩٩) ، ولم تختلف عن ذلك لائحة الشركة العزيرية ، التي أشارت
الى أنه يعقد بالانتظام مرة واحدة في كل خمسة عشر يوما ، ويجوز

(٩٨) نفسه ٥٥ ، وللمزيد راجع الملحق الخاص بمن حضروا الاجتماع في هذا الكتاب .

(٩٩) راجع نص البلد الرابع عشر من نظامات الشركة المصرية .

انعقاده مرارا على خلاف العادة ، متى استصوب انعقاده رئيس المجلس أو وكيله ، (١٠٠) .

ومتى تم ذلك الانعقاد ، فإن لائحة الشركة المصرية نصت على أنه لا بد من حضور خمسة أعضاء على الأقل في المجلس ، ويتم اعتماد القرار حينئذ بأكثرية آراء الحاضرين ، أما إذا حضر المجلس ثلاثة أعضاء فقط ، فلا يعتمد القرار إلا إذا اتحدت الآراء جميعها (١٠١) .

بينما أشارت لائحة الشركة العريزية إلى أنه يلزم أن يكون تشكيل المجلس اللازم لصحة الانعقاد مكونا من « الرئيس أو الوكيل وستة أعضاء بالأقل ، والقرارات بأكثرية الآراء ، وإن انقسمت (تساوت) كان المرجع هو رأى القسم الذى انضم إليه رأى الرئيس أو الوكيل عند غياب الرئيس (١٠٢) » .

وفى حالة « غياب الرئيس أو الوكيل يعين المجلس بمعرفة من يليق لتأدية وظائفهما » (١٠٣) ، وأشارت لائحة العريزية إلى أنه « لا يجوز لأحد أن يعطى رأيا فى المجلس بالتوكيل عن غيره » (١٠٤) ، « إذا اقتضى الحال » تعديلات فى النظمات أو استقراض نقود أو ازدياد رأس المال ، أو طلبت ترخيصات جديدة ، أو عن حل الشركة وتنظيفها ، فيلزم أخذ رأى كافة الأعضاء الحاضرين والغائبين ، وقبل انعقاد المجلس بشهر يصير تعريف الغائبين عن الشيء المتقضى المداولة فيما ذكر (١٠٥) .

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأعداد التى اشترطت النظمات تواجدها لصحة المداولات ، كانت قياسا لأجمالى المجلس المكون من العشرة أعضاء الذين نص البند الثانى والثلاثون من نظمات العريزية على استنوايتهم مدة الخمس سنوات الأولى المنتهية توت ١٥٨٥ (سبتمبر ١٨٦٨) ، حيث أصبح عددهم اعتبارا من هذا التاريخ اثنى عشر عضوا بما فيهم الرئيس .

وحتى يتم قيد المداولات كان يتم حضور « بأشكاتب المجلس » فى هذه الاجتماعات (١٠٦) ، حيث كان يتم إدراج مذكرات المجلس ومداولاته

(١٠٠) نص البند التاسع والشيرون من نظمات الشركة العريزية .

(١٠١) البند الرابع عشر من « نظمات الشركة المصرية » .

(١٠٢) البند الثلاثون ، « نظمات العريزية » .

(١٠٣) البند الثالث عشر ، « نظمات المصرية » .

(١٠٤) - المصدر نفسه : البند السابع عشر - البند الحادى والثلاثون ، « نظمات

العريزية » .

(١٠٥) المصدر نفسه .

(١٠٦) - : البند الثلاثون .

في مضايك ، توقع من الرئيس والوكيل وأحد الأعضاء الحاضرين ، ويقوم الباشكاتب بالتوقيع على الصور والنسخ ، التي تستخرج من تلك المضايك ، بما يفيد أنها مطابقة للأصل ، حتى تصير معتمدة بجهات الاقتضاء ودواوين الحكومة والمحاكم المحلية وغيرها عند اللزوم (١٠٧) .

وعن مكان انعقاد هذه الاجتماعات ، فإنه لم يرد نص يحدد مكانا بعينه ، من ثم اعتمادا على محاضر الاجتماعات ، فإن هذه قد أشارت الى عدة أماكن منها مركز عموم الشركة (ديوان العموم) حالة كونه موجودا بالاسكندرية أبان الشركة المجيدة والمصرية ثم العزيزية الى أن تم نقله الى محروسة مصر « القاهرة » ، بشارع بركة الأزبكية بجوار ديوان الضبطية ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) (١٠٨) ، ثم إعادته ثانية الى الاسكندرية في ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) (١٠٩) .

كما كان يتم عقده بديواني الداخلية برأس التين بالاسكندرية (١١٠) أو بالقلة العامة بمصر (١١١) ، وأحيانا ديوان الخارجية بمصر (١١٢) ، وعن المرجح أن هذه التبدلات في الأماكن ارتبطت بظروف عمل أعضاء المجلس وخاصة أنه كان يضم بعض نظار هذه الدواوين ، مثلا محمد شريف باشا الذي كان نائبا للرئيس ويدعو لجلساته وكان ناظرا لردايلية ، من ثم يدعو للجلسات بمقر ديوان الداخلية ، وهكذا كان الحال بالنسبة لما يتفق مع وظائف الآخرين .

(١٠٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجيذية) : سجل م/٧/١ صادر عربي الادارة ، بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من الخواجة ديرليو الى حسن القنلى وكيل السويس ، ص : ١ .

(١٠٨) - (عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار رقم ٤ مخططة ٧١ بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ ، معتمدة من محمد شريف باشا رئيس قومية عزيزية مصرية بالانابة .

(١٠٩) المصدر نفسه : - صورة قرار مجلس الادارة رقم ٥ مخططة ٧١ بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ معتمدة محمد شريف باشا الرئيس بالانابة .

- ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، صورة قرار رقم ٦٢ بتاريخ ٨ جمادى اول ١٢٨٦ هـ (أغسطس ١٨٦٩) يتوقيع أعضاء المجلس .

(١١٠) - ملف قرارات ١٢٨٢ هـ صورة قرار رقم ٦٤ مخططة ٩٨ بتاريخ ١٩ ربيع اول ١٢٨٢ هـ (يولية ١٨٦٦) .

- ملف قرارات ١٢٨٥ هـ صورة قرار رقم ٥ مخططة ٣ بتاريخ ١٢ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) .

(١١١) المصدر نفسه (ديوان مجية تركي) : مخططة ٤٤ مية تركي ج ٢ ، وثيقة رقم ٢٨٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) من ناظر الداخلية الى الورداد بخصوص اوراق قرارات العزيزية لبعض المطلوب لللاحية .

(١١٢) المصدر نفسه (دواوين الخدمات) : مخططة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، ملف ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار رقم ٨ بتاريخ ٧ جمادى اول ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) .

(ج) مهام مجلس الإدارة :

سبق القول بأن مجلس الإدارة هو الذى يتولى إدارة شئون الشركات البحرية ، ويختص بنظر الأمور التى تفوضه فيها الجمعية العمومية ، لأنه يعتبر مسئولاً عن الشركة أمامها ، مثلما يكون مسئولاً عنها أمام الحكومة ، وقد أشارت لوائح الشركات لتلك المسئولية المخولة له ، بما نصه فى البند السادس عشر من لائحة « المصرية » : « لمجلس الإدارة الرخصة التامة والتفويض المطلق فى إدارة الشركة وعليه الاهتمام بتمشية الشروط المقررة بفرمان الرخصة ونظامات الشركة ، وكذا بتمشية قرارات الجمعية العمومية » . (١١٣)

وتبعا لهذا النص وبقية البند ذاته ، وكذلك البند السابع والعشرين من نظامات الشركة العزيرية (١١٤) ، الذى اجتوى على تفاصيل أكثر ، فإن تفاصيل المهام التى أسندت لمجلس الإدارة كانت متنوعة ، وهذه يمكن اجمالها فى التقاط التالية :

(١) الأمور المالية :

- رأس المال :-

كان منوطا به تعيين وكلاء التحصيل ومتابعة سداد الدفعات المنصوص عليها ، واعتماد الإيصالات والسندات ، أما فى حالة طلب الزيادة فله « أن يأذن بإزدياد رأس المال على أى صورة كانت ... ويكون ذلك من بعد تصديق الحكومة المصرية » (١١٥) ، وهى الأمور التى سبق تناولها فى قيام البحرية التجارية ، وحركة رأس المال بين ظروف التأسيس وعوامل التصفية ، كما سبقنا الإشارة أيضا إلى أن الجمعية العمومية ، هى التى كانت تتداول فى اقرار هذه الزيادات من عدمه (١١٦) ، وأمكن الوقوف من ذاك التنازل على أثر قرار الجمعية العمومية بعدم تحصيل دفعات زيادة من رأس المال فى تصفية العزيرية .

ومن ثم غدا الأمر هو موافقة مجلس الإدارة المبدئية بما فيهم الرئيس على اذن زيادة رأس المال ومتى تمت موافقة الجمعية العمومية ، يرفع الأمر بصيغة القرار للحكومة المصرية ، أى أن مهام مجلس الإدارة ازاء هذا

• (١١٣) البند السادس عشر من « نظامات الشركة المصرية »

• البند السابع والعشرون من « نظامات الشركة العزيرية »

(١١٤) المصدر نفسه .

• (١١٥) البند السابع والعشرون « نظامات الشركة العزيرية »

(١١٦) المصدر نفسه : البند الحادى والأربعون .

العنصر يلت محبودة فى تطابق المقرر سداده فقط ، ثم ما يتعلق به من تنفيذ الحصص والمساهمين والدفعيات وغيرها ، ويتولى ديوان العموم التنفيذ .

ـ الأمور المالية الأخرى :

له حق عقد المشارطات والمقاولات والمزادات والإيجارات وشراء الأراضى والمقارات وبيعها واستبدالها وشراء السفن والمكينات والموبيليات وكافة المهام ، وله الترخيص بأخذ منقولات فى سفن الشركة بالسيكورته (التأمين البحرى) ، ووضع البعض أو الكل من سفنها فى السيكورته وعمل التعريفات (*) والاستثمارات اللازمة لإدارة الشركة ، وتشغيل النقود الموجودة بخزيرتها ، والتصرف فى النقود الاحتياطية والتأشير على السندات المبرية والكميالات وما يكون فى عداها ، كذلك « تحصيل الديون وإعطا () المخالفات ، ورفع الحجز بدفع أو بدون دفع » ويهتم عند الاقتضاء بعقد سندات المصالحة والتنازل ، وله أن يخصص المصروفات ويأذن بتسويتها ، وينظر فى الحسابات السنوية التى يلزم تقديمها للجمعية العمومية ويعرض ميزانيات الأرباح » (١١٧) .

وفى ضوء مراعاته للسنة الحسابية التى كانت تبدأ « فى غرة توت وتنتهى فى غاية أيام النسيء » (١١٨) ، فانه فى آخر كل سنة حسابية للشركة يحرر دفتر جرد عمومى بمعرفته ، يعرض مع تقرير حركة الإدارة على الجمعية العمومية لأجل التصديق (١١٩) : ويراعى حين زيادة الإيرادات عن المصروفات - أى فى حالة تحقيق الأرباح - (*) ، صرف هذه الأرباح حسب النسب المقررة التى كانت فى العزيرية مقادنة بما كان متبعا قبلها فى الشركة المصرية كما يلي :

١٥٪ لأجل المال الاحتياطي والسيكورته (التأمين) ، وهرش (استهلاك) الموجودات بعد أن كانت ١٠٪ من قبل . . .

١٠٪ تصرف للمؤسسين ، وهى ذات النسبة التى كفلتها نظامات الشركة المصرية باعتبارهم أعضاء المجلس .

(*) أى تولونات الفحم باليمن .

(١١٧) نص البند (٢٧) « نظامات العزيرية » وللجريدة البند (١٦) نظامات المصرية .

(١١٨) البند (٤٤) نظامات العزيرية .

(١١٩) نفسه : البند ٤٥ .

(*) لم تكن الخسارة واردة فى تحويلها للمساهمين فى شركات عهد اسماعيل باشا . حيث النسبة المضمونة للربح من الحكومة التى تطبخ لذات النسب .

٣ ٪ تصرف للمديرين أعضاء مجلس الإدارة ، بدءاً من توت ١٩٨٥ (سبتمبر ١٩٦٨) وكانت تضاف من قبل لأرباح الحصص ، وهذه لم تكن موجودة في المصرية .

٢ ٪ تحجز لزوم مال معد للمعاشات والإعانات والمكافآت لمن يستحق من الوكلاء ومستغلين القومية بحسب الاقتضا (للزوم) ، باذن مجلس الادارة في أى وقت ، وهذه لم تكن في المصرية

٧٠ ٪ توزع على أرباح الحصص ٠٠ بالتخصيص على الحصص وأصل المال المدفوع ، وكانت ٨٠ ٪ في الشركة المصرية « (١٢٠) »

وكما هو واضح أصبح ما يتقاضاه أعضاء المجلس في الشركة العيزية ١٣ ٪ منهم ٣ ٪ للمديرين منهم ، بعد أن كانت ١٠ ٪ فقط في الشركة المصرية ، ومن المرجح ان ذلك كان اتساقاً مع تطور المشروع ، ولكن يلاحظ انقاص أرباح أرباب الحصص من ٨٠ ٪ الى ٧٠ ٪ ، وكانت تصرف هذه النسب كل سنة ، ولكن « يجوز لمجلس الادارة أن يأذن بصرف دفعة في بحر (خلال) كل سنة من أصل الأرباح بين مقدارها وتواريخ صرفها بحسب سير أشغال الشركة ، وفي حالة علم تقسم أصحاب الحصص لصرف الأرباح ، التي ينفى عليها خمس سنوات من تاريخ استحقاقها ، فهذه تضاف لجانب الشركة (١٢١) »

ومع ضرورة تقديمه الحسابات السنوية للجمعية العمومية للتصديق عليها ، التي من حقها تعيين مفتشين لفحص دفاتر القومية والنظر في ميزانيتها السنوية (١٢٢) ، فإن جميع الدفاتر تكون مختومة بخاتم ديوان المالية المصرية ، الذي له الحق في أى وقت ، أن يعين من يرغب للتفتيش على حسابات ودفاتر مركز عموم القومية (١٢٣) وأخذ البيانات التي يرغبها ، وأما بالنسبة للقروض فقد اشترطت النظم ضرورة الحصول على اذن الحكومة ، وان كان بعض هذه البنود لم ينفذ حسب النصوص (٣) .

(١٢٠) المصدر نفسه : البند ٤٦ ، - البند ١٩٠ « نظامات المصرية » .

(١٢١) البند السابع والأربعون « نظامات العيزية » .

(١٢٢) - المصدر نفسه : البند ٤٦ ، ٤٥ ، - البند ٢٨٠-٢٩٠ من « نظامات المصرية » .

(١٢٣) - المادة الأولى من « فرمان تأسيس للجدية » .

- المادة الأولى « فرمان تأسيس الشركة العيزية » .

- البند التاسع والأربعون « نظامات العيزية » .

(*) ولجميع ما سيتم تناوله في المصير التالي « ديوان المصير » .

ب - الأمور الإدارية :

كان من مهام المجلس « نصب (تعيين) وعزل كافة المستخلفين والوكلاء ، وتحديد وظائفهم ومهامهم ، أو تفويض الأمر لأحد منهم ، تفويضاً جزئياً أو كلياً بمقتضى سند توكيل خصوصى لرؤية قضية أو قضايا أو أمور معلومة ومحددة ٠٠ ، ومن خصائصه ترتيب الخطوط المقتضى تشييل الواويرات فيها » (١٢٤) ٠٠ ، كذلك تحديده الدفاتر الادارية اللازمة لادارة السفن والشركات ، ومن مهامه اختيار وتعيين مقر التوكيلات الملاحية ومن يقوم بادارة اشغالها في الجهات المختلفة التي يستصوبها ، وكذلك انشاء « وكايل وخانات للحجاج » (١٢٥) ٠

وازاء هذه المسؤوليات كانت متابعة المجلس للادارات على درجة كبيرة من الأهمية ولكن هذا لم يكن يتم أحياناً لظروف معينة ، مثلما حدث في علم انتظام جلساته لوجود « الريح الأصفر » (*) منذ بدايات ١٢٨٢ هـ حتى أواخر ربيع الثاني ١٢٨٢ هـ (أغسطس ١٨٦٥) (١٢٦) ، وهو الأمر الذي كان يضطر ديوان العموم الى الاقدام على اتخاذ خطوات ادارية من صنيم اختصاصات مجلس الادارة حتى لا تتعطل أمور الشركة نتيجة علم انعقاد المجلس مثل عقد القروض (١٢٧) داخل البلاد ، على أن يفرض ذلك في أقرب اجتماع للمجلس ، ومتى تمت الاجراءات مسلفاً ، لم يكن للمجلس من موقف سوى الموافقة عليها ، وهذا مثل فجوة في نظام الادارة ٠

ومن الملاحظ أن نظم اجتماعات مجلس الادارة على هذا النحو كانت لا تحقق المتابعة اليومية لحركة الشركة لبعدها الزمنى نسبياً فهي مرة كل أسبوعين ، يضاف الى ذلك عدم تفرغ أعضائه ، وهو الأمر الذي لم ينكره المجلس ودفع به الى تفويض ديوان العموم في أمور عديدة ونشير في ذلك لما اتفقوا عليه في اجتماعهم بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونيو ١٨٦٥) !

(١٢٤) نفسه : البند الحادي والأربعون - البند السادس عشر - « نظامات لصرية » ٠

(١٢٥) البند السابع والعشرون ، « نظامات المزيية » ٠

(*) أي الكوليرا ، وقد جاءت أخباره في التوقيعات الالهامية حيث ابتدا في محرم ١٢٨٢ هـ (مايو ١٨٦٥) ، وبلغ اجمالي الوفيات ٦١٠٤ نفس ، : محمد مختار ياقا : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ١٣٣٠ ٠

(١٢٦) دار الوثائق القومية (دواوين الضمان - عزيرية) : مطبعة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، صورة القرار رقم ١٦ مضبطة ٢٨ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) : نفسه ، ج ٢ ، ص : ١٣٣٠ ٠

(١٢٧) المصدر نفسه ٠

وبما نصه « ٠٠ انه لاستمرار طلبات المصلحة تدارك لاوزاماتها على الدوام وتنظيمها ، وحتى لا يمكن تأخيرها وضروى الاستحصال على كل ما يطلب بوقت ، وفي غير امكان المجلس لذلك بهذا الوضع ، فبما في التفويض العام والترخيص التام في ادارة حركة الشركة ، يكون ديوان العموم من الآن فصاعدا نائبا للمجلس في هذا الباب في كل مشترى ٠٠ (١٢٨) » .

ومثل هذه الامور تكشف عن أن المجلس انتقص من اختصاصاته بموجب تفويضه لديوان العموم ، فأصبح بهذا الشكل معتمدا للاجراءات التي تتم في غيابه ، كما يكشف ذات النص عن سمة لازمت الفترة هي انشغال الشخص الواحد بأكثر من منصب ، وعلى النحو الذي سبق تناوله في غالبيةهم اسماعيل داغوب باشا ، محمد شريف باشا ، نوبار باشا وغيرهم ، من ثم لا يجد لديه متسعا من الوقت للوقوف على حقيقة الأمور ، كما يكشف عن مسألة الثقة التي منحت للمديرين حين تأسيسهم الشركة المصرية ، وإذا كان قد قيل بضرورة توافر هذه الثقة في مشروعات التضامن ، فإن الاطار الطبيعي الذي يتسق مع هذا المبدأ هو اقتصر الشركة على المتضامنين فقط ، أما أن يصبح المشروع متطورا وأكبر من مساهمات مديريه في الشركة العريضة ، وتوكل مسئوليته بالتفويض لمواهم ، فهذا يعد تقصيرا ، وهو الأمر الذي لم يكن معه مجلس الادارة بمنحاة من المسئولية ، وقد وضحت خطورة هذا المسلك في مسيرة الشركات وخاصة كبرائها العريضة ، من تلك المسألة التي أجراها صفر باشا وكيل عموم الشركة مع دميان بك محاسبى الشركة في ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (الوفمبر ١٨٦٨) والتي جاء ضمن مضمونها ما يكشف صراحة عن مخالفات مالية بخلاف نص النظامات من جملة وجوه ٠٠ وكان من الطبيعي أن تؤثر هذه الفجوة الادارية سلبا على مسيرة كبرى الشركات وأخراها في عهد اسماعيل باشا ، وكانت من العوامل الهامة التي عجلت بنهاياتها مثلما أثرت أيضا من قبل على الشركة المجيدة في عهد سعيد باشا على النحو الذي يمكن ابرازه في العنصر التالي لديوان العموم .

ثالثا : ديوان العموم

هو المقر المركزي الذي يحوى كافة الادارات والأقسام الرئيسية ، المنوط بها تنفيذ ادارة ومتابعة حركة اشغال البحرية التجارية ، ومن ثم فهو الديوان المسئول أمام مجلس الادارة في حالة الشركات ، وأمام مدير المصلحة في حالة الميرى ، حيث تستمر مسئوليته في حالة تبعية النشاط للحكومة ، وكان يطلق عليه « ديوان أو مركز العموم » ، أو مركز الشركة العام ، أو « محل القومية » (١٢٩) ، حيث يستمد التسمية من كونه مركز الادارة ، أو أنه الموقع المحورى للشركة أو المصلحة الحكومية .

وقد بدت أهمية هذا الديوان في عدة أمور ، في مقدمتها اختيار مقر الديوان من حيث المكان وتنظيمه ، ثم تطور إمكاناته سواء من حيث الادارات والورش التي انضوت تحت لوائه أو من حيث من يتولون رئاسته والتفويضات التي تمنح لهم .

(٢) مقر الديوان :

اختيار الموقع المناسب لمقر الديوان ، يعتبر على درجة كبيرة من الأهمية في النشاط البحري ، حيث ينبغي مراعاة قربه من أدوات العمل ذاتها « السفن » ، وبحيث يمكنه تلبية احتياجاتها على وجه السرعة ، وهذه الاحتياجات تشمل الأمور الفنية والمالية والادارية ، علاوة على تيسير محاور عملها البحري في الموانئ المحلية والأجنبية .

ففي عهد سعيد باشا ١٨٥٤ - ١٨٦٣ ، وتبعاً لتأسيس شركة بواخر البحر الأحمر التي كان يطلق عليها أحياناً بواخر السويس ، فقد انصرف فيها النشاط البحري التجارى في الأساس لهذه المنطقة ، الأمر الذي

١٢٩) - « لزمان تأسيس الشركة المصرية » .

- البند (٧) « نظمات الشركة المصرية » .

- البند (٦) « نظمات المصرية » .

يرجع وجود مقر بالسويس ، وتدل على ذلك الأوامر العالية بتعيين أعضاء
قومسيون شركة وابورات البحر الأحمر بالسويس (١٣٠) .

وبعد تأسيس الشركة المجيدة التي آلت إليها موجودات الشركة
السابقة ، وجدت اشارات متفرقة تفيد وجود مقر هذا الديوان بمدينة
القاهرة ، منها مكاتبات من وكيل المجيدة بجدة ، تعنون الجهة المرسله
إليها ، بمدير العموم أو القومبانية بمصر تارة ، وديوان العموم بالمحروسة
تارة أخرى (١٣١) .

ولا شك أنه اذا ذكر موقع القاهرة ، فإنه رغم بعده النسبي عن محاور
نشاط السفن في البحرين الأحمر والمتوسط الا أنه يرجع اختياره هكذا
لسهولة الاتصال بتجمعات التجار والمسافرين - كما أنه يسهل انتقال
المساهمين إليه في أمورهم مع الشركة ، بالإضافة إلى وجود دواوين الحكومة
والنور التجارية .

وبعد أن تمت التصفية وحولت المجيدة إلى مصلحة الواپورات الميرية
بالبحر الأحمر ، جاءت إشارة لاحقة تنفيذ استمرارية هذا المقر بمصر ، إلى
أن شغلته الخارجية فانتقل إلى سواء ، أثر صدور الأمر العالي في ٨ شعبان
١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) والخاص بنقل ديوان الخارجية من الإسكندرية
إلى مصر وإقامته في محل ديوان الواپورات المصرية ، « وأن يصير انتقال
المصلحة المذكورة إلى البيت الذي في إيجار الميرى الكائن على وجه بركة
الأزبكية » (١٣٢) .

ومع تأسيس الشركة المصرية في بدايات حكم اسماعيل باشا ، فقد
تضمنت نظاماتها المؤرخة ١٥ ذي الحجة ١٢٧٩ هـ (يونية ١٨٦٣) النص

(١٣٠) دار الوثائق القومية (ديوان مية تركي) : - دفتر ٥٠٦ صادر مية لعام
١٢٧١ هـ ، ص : ١١ .

- دفتر ٥٤٦ صادر مية لعام ١٢٧٢ هـ ، ص : ١٣ .

(١٣١) - (دواوين الخفجات - مجيدة) : سجل م/١/١٦ وورد قلم المدير ، رقم ١٩
بتاريخ ١٠ ج ١ (جمادى ثاني) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) من وكيل جدة إلى مدير
العموم بمصر ، ص : ٢٥ .
- رقم ٢٤ بتاريخ ٢٧ ب (رجب) ١٢٧٧ (فبراير ١٨٦١) من وكيل جدة إلى مدير
القومبانية بمصر ، ص : ٢٣ .
- رقم ١٧ بتاريخ ٢٣ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (أبريل ١٨٦١) من وكيل جدة إلى
ديوان العموم بالمحروسة ، ص : ٣٨ .

(١٣٢) دار الوثائق (دواوين الخفجات - مجيدة) : سجل م/١/١٦/٥ صادر عربي
الإدارة ، مكاتبة رقم ٤٣٧ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٧٩ من مدير الواپورات الميرية إلى ناظر
للالية ، ص : ٣٦٩ .

على أن مقر الشركة أى ديوان عمومها يكون بالإسكندرية ، وإذا دعت
الضرورة فلا مانع من نقله الى مصر (القاهرة) (١٣٣) . وقد أشارت
وثائق هذه الشركة التي لم تستمر أكثر من عام حولت بعدها الى
العزيرية ، أن ذلك المقر كان بالإسكندرية (١٣٤) ، الأمر الذى يؤكد عدم
اتخاذ القاهرة مقرا للصوم .

أما بعد بروز الشركة العزيرية فى منتصف العام التالى ، التي كانت
تطورا لامكانات وموجودات الشركة السابقة ، فقد جاء بنظمايتها فى البند
السادس ما ينص على أن عموم مركز القومبانية يكون بمحروسة مصر
القاهرة ، ويجوز عند اللزوم نقله الى الاسكندرية (١٣٥) ، أى أنها أعطت
الأولوية فى اختيارها للقاهرة ، ومن المرجح أن الدافع لذلك كانت تلك
المشروعات التي حصلت على امتيازها وهى الانجرارية والسكك الحديدية
التي تحتاج الى مركزية إدارية بالعاصمة ، أو أن ذلك لعدم تهيؤ مقر
الاسكندرية لمشروعاتها ، حيث قررت جمعية مؤسسى القومبانية العزيرية
فى ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) « ٠٠ » التصريح لمدير
القومبانية بعمل الرسومات اللازمة عن بناء محل وورش للقومبانية بأرض
معمل الزجاج داخل الترسانة ٠٠ وبناء محلات لإقامة الحجاج والديوان
ومنزى سكن باسمهندس العموم ٠٠ (١٣٦) ، ولذا جاء اعلانه لاجتماع
الجمعية العمومية فى شهر إبريل ١٨٦٥ ، بأن يكون ذلك الاجتماع فى
مقر « ديوان عموم القومبانية العزيرية الكائن بجهة بركة الأبنكية بجوار
ديوان عموم الضبطية » (١٣٧) ، ومن ثم يمكن القول بانتقاله الى
« محروسة مصر القاهرة » ، وقد كان ذلك الاجراء اعتبارا من قرار المجلس
فى ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) ، والاكتفاء بتوكيل فرعى
بالاسكندرية (١٣٨) .

-
- (١٣٣) البند الثانى ، « نظمات المصرية » .
(١٣٤) دار الوثائق (الخدمات - مبيدية) : سجل م/١/٧ ، صادر مريى الفرنكى ،
مكتاتبة بتاريخ ١٥ ربيع اول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) من معاون تنظيف الواپورات
للرية الى عموم القومبانية المصرية باسمكندرية ، ص : ٧٠ .
(١٣٥) نص البند ، « نظمات العزيرية » .
(١٣٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - محافظ عزيرية) : للمحلة الأولى ،
الملف الأول ، قرار رقم ٣٤ بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٨٠ هـ .
(١٣٧) - : للنف الثالث ، وثيقة بتاريخ شوال ١٢٨١ هـ اعلان من ديوان العموم
بإحضار ناظر عموم القومبانية .
(١٣٨) - : لمحلة قرارات مجلس الإدارة ، وثيقة ٣٦١١٦/٦٩ بالدار قرار للمجلس رقم
١٩ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ ، صورة قرار رقم ٢٢ بتاريخ ٣ رمضان ١٢٨١ هـ ،
مستند من اسماعيل راتب رئيس قومبانية عزيرية مصرية .

ولكن يبدو أن مقر القاهرة لم يكن موافقا حيث تمت إعادة المقر
ثانية للاسكندرية ، مثلما كان في عهد الشركة المصرية ، ويرجع أن ذلك
قد ارتبط بعدم تنفيذ مشروع السكك الحديدية ، وأما مشروع الانجرادية
فيمكن إدارته من خلال ديوانها في القاهرة ، كما ارتبط أيضا بالمكانة
الاقتصادية الرائدة لبناء الاسكندرية في التجارة البحرية وقربه المباشر من
نشاط السفن التي يعتمد عليها نشاط الشركة في المقام الأول ، من ثم
كان قرار مجلس الإدارة في ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥)
بنقل الديوان الى الاسكندرية ، لما في ذلك « أوجحية لصالح المصلحة
(الشركة) » (٢٣٩) ، وقد تم استحداث اختصاصات أخرى لم تكن
من قبل ، وهو ما يوضحه البيان التالي (١٤٠) :

عدد	البيان
١	مفتش عموم القومانية
١	كاتب مساو
	مستخدمين العموم
١	وكيل الديوان
١	محاسب
١	أمور مشتريات
٧	مساوئين
٤	مترجمين
١	حكيم باشي (*)
١	أفوكاتو (محامي)
١	باشمهندس
١	رسم (**)
٢	كاتب تركي ومساعد
	كتساب عربي

(١٣٩) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : محظية قرارات مجلس
الإدارة ، صودى قرار رقم ٤ ، ٥ بتاريخ الاثنين ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ باعتماد محمد
شريف باشا ٥ جلد اول ١٢٨٢ هـ لتحريره للجهات .
(١٤٠) - : المحظية الأولى ، ملف ٩ ، قرارات اجتماعات الجمعية العمومية يومي الخميس
والسبت بتاريخ ٢٠ - ٢٣ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) ، ص : ١١ . وللمزيد يمكن
الرجوع للرسالة في المنشورة للمؤلف .
(*) أي دكيس الأطباء أو الطبيب الأول حيث وجد آخرون بالسفن ، وباشي تقابل
صفة التنظيم كرتاسة للهيئة .
(**) رسم جغرافي لخطوط السير للملاحة وهيئة السفن وطبوغرافيا للمنشآت .

البيان

عدد

٢٠ ما قبله	
١ أكتنجي (١٤١) .	
٣ بورشة الحسابات واليومية	
٧ بورشة المنافسات (*) وحسابات الوكلاء .	
١ كاتب تسوية حسابات الفوائد (الفوائد) .	
٥ بورشة الاستحقاقات .	
٤ بورشة التمييزات والمبوضات والوفتاريو (المهمات)	
٥ بورشة الصنف والموجودات .	
٢ بورشة تسوية حسابات الورش والعبارات (الاصلاحات)	
٩ بورشة التحريرات ومضبطة وقرارات المجلس .	
١ كاتب الدفترخانة .	
— اجمالي	٥٨
كتاب آخرون ومصرف وخدمات معاونة	٢٦
—	
اجمالي عام	٨٦

وقد استمر هذا التشكيل مستقرا في جوهره الإداري حتى نهاية تصفية الشركة العزيزية باستثناء اجراء بعض التعديلات الطفيفة زيادة أو تخفيضا أو نقلا بين العاملين بالإدارات (الورش) ، وقد استمر تشكيل نفس الفريق بعد ايلولة العزيزية لمصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، حيث استمرت ذات العوامل التي دعت اليه ، وهي التي تمثلت في اتساع النشاط البحري التجاري المصري من حيث عمالته ووحداته البحرية من السفن وملحقاتها (*) ، على أن ما يمكن رصد من ملامح تطوره يبرز في عدة جوانب :

(١٤١) الأكتنجي : في التركية ايكينجي أي الثاني . ومن المرجح انه كان جها لهذا الترتيب رئيسا لكتاب العربية ، ويل في الترتيب الوظيفي الكاتب التركي .
 * أحمد السيد سليمان : تأصيل ما ورد في الجبرتي من الدخيل ، دار المعارف ١٩٧٩ ، ص : ٢٤ .

(*) للنافسات في صيغة الجمع لكلية منلستر Manifest أي بيان شبيحة السلطنة ، ويقصد بها قوائم المنقولات من الركاب والبضائع ، وأما الوكلاء فيقصد بها الحسابات الواردة من الوكلاء لللاحين .

(**) راجع ما سيتم تناوله في الفصل الخامس « سبلان البحرية التجارية المصرية » .

أولا : من حيث الشكل الإداري العام .

(أ) لم تعد المركزية مثلة في شخص الناظر كرئيس مباشر لسائر الديوان كما كان في التشكيل السابق في الشركة المصرية ، وإنما أصبح يعاونه في تأديتها مفتش العموم لمتابعة سائر الأمور في الديوان والسفن . كذلك تم تخصيص وكيل للديوان كرئيس مباشر للإدارة المركزية كما هو واضح من التشكيل حيث يعقبه كل في اختصاصه « المحاسبي - مأمور المشتريات - معاونون - المترجمون حكيمباشي - الأفوكاتو - الباشمهندس - الرسام ... الخ » .

(ب) أصبح الشكل العام قائما على إدارات تدور في فلكها مسئوليات عاملها المتضامنة أمام الكاتب الأول فالثاني وهكذا ، ولم يعد كما كان سابقا متجثلا في قلة العدد ، الذي كانت تقترن فيه مسئولية المستختم بالدفتر أو السجل .

ثانيا : من حيث استحداث وظائف أخرى ، ويمكن رصد أهمها كما يلي « مفتش العموم - مأمور المشتريات - الحكيمباشي - الأفوكاتو (المحامي) - الباشمهندس - الرسام » ، وهذا الاستحداث واكبته زيادة أعداد تخصصات أخرى كالمعاونين والمترجمين والكتبة -

وقد كان هؤلاء يشرفون على أمور المشتريات وصحة العمالة والركاب والدعوى أو القضايا علاوة على استخدام المهندسين الأجانب وأخيرا المشروعات التي كانت تحتاج إلى رسوم طبوغرافية ، غير أن أهم ذوى هذه المناصب كان مفتش العموم ، الذي أشير إليه في بعض وثائق المجيئة أيضا ، وكانت مهامه إدارية وفنية ، تقوم في الأساس على تحركاته لمتابعة نشاط السفن في عرض البحر ، واختيار قادة السفن (١٤٢) .

وقد أشارت قرارات الشركة المصرية في سباحة السفن إلى أهمية هذا التخصص ومنها القرار المؤرخ ٢٣ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) الذي ذكر ما نصه « قد تراءى أن من الاقتضاء وجود مفتش على وإبورات القومانية » من القباطين أرباب المعارف في علوم البحرية ... ليكون دائم التفتيش والملاحظة لحرارة وإدارة وإبورات » (١٤٣) . وقد وقع

(١٤٢) دار الوثائق القومية (خدمات مجيئة) : سجل م/١/٦/٨ ، صادر عربي الإدارة ، رقم ١٤ في ٢٠ ص (صفر) ١٢٧٦ (سبتمبر ١٨٥٩) من مدير المجيئة إلى ناظر الجهادية ، ص : ١٢ .

(١٤٣) - (عزيزة) : للحفظ الأول ، ملف جمعية المؤسسين ، قرار جمعية القومانية المصرية ٢٣ صفر ١٢٨٠ باعتقاد محمد سليم باشا في ٢٦ هـ .

الاختيار على فردريكو بك من ديوان البحرية ، وتم تعيينه بنفس مرتبه بعد الموافقة الخديوية ، ثم صدر قرار لاحق يحدد اقتران شاغل هذه الوظيفة بفتش عموم الواپورات وقد تم اختيار خسرو باشا (١٤٤) الذي صدر بشأنه الامر العالي رقم ٩ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٠ هـ (مارس ١٨٦٤) (١٤٥) وفي قرار آخر اسم ارسلان باشا ، وذلك بعد قيام الشركة العززية ، وكان موضحا به نوعية المهمة التي شارك فيها وهي خاصة بفحص وتأمين سفن مشتراه للشركة (١٤٦) ، وفي قرار صدر من جمعية مؤسسين العززية بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ (أغسطس ١٨٦٤) كان رئيسا للجنة كلفت بالمرور البحري لتعيين خطوط سير جديدة للسفن (١٤٧) ، وقد استمر شاغلا لمنصبه هذا الى أن تم الاستغناء عنه بموجب قرار مجلس ادارة العززية المؤرخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) وحل بدلا منه بذات القرار ذكريا بك ، وكان قبل ذلك وكيل لديوان العموم (١٤٨) ، ثم عين بدلا منه مصطفى بك الطوسيه اعتبارا من ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) وهو أحد القادة البحرين العظام (١٤٩) .

وفي الفترة التي كانت تشهد تصفية الشركة العززية وتحويلها الى مصلحة حكومية ، صدر الامر العالي بتاريخ ١٥ ذي القعدة ١٢٨٦ هـ (فبراير ١٨٦٩) بتعيين القبودان الانجليزى جيمس بارفت (١٥٠) ، ثم وردت اشارة مؤرخة ٢٧ محرم ١٢٩٠ هـ (مارس ١٨٧٣) بتفيد شغل فردريكو باشا لهذا المنصب ، ويرجع استثماريته في مصلحة واپورات البوسنة الخديوية حتى نهاية فترة البحث (١٥١) .

-
- (١٤٤) - : مخططة الواپورات ١٨٦٣ - ١٨٦٥ ملف شوال ١٢٨٠ ، امر خديوى بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٠ هـ .
 (١٤٥) - (ديوان مية سنية) : دفتر ١٩٠٧ أوامر ، رقم ٩ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٠ امر كريم الى القومانية المصرية ، ص : ٤٢ .
 (١٤٦) - (خدمات - عززية) : صورة الامر الكريم بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ (نوفمبر) صادر للمالية .
 (١٤٧) دار الوثائق القومية (خدمات - عززية) : للمخططة الاولى قرارات ، الملف الاول ، قرار جمعية للمؤسسين رقم ٥٩ بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ .
 (١٤٨) - : صورة قرار مجلس الادارة رقم ٧١/٥ بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ .
 (١٤٩) - : مخططة قرارات مجلس ادارة العززية ١٢٨٥ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٢٢٩ بالدار ، قرار رقم ١٩ بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ ، قمر ١/٤١٠ .
 (١٥٠) - (ديوان مية سنية) : دفتر ١٩٣٠ أوامر ، رقم ١٩ بتاريخ ١٥ ذي القعدة ١٢٨٢ هـ ، امر كريم من عابدين الى الطاعة ، ص : ٥٦ .
 (١٥١) - : احمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ .

وكما هو ملاحظ فإن شاغل هذه الوظيفة كان على درجة كبيرة من الأهمية إذ لم يكن على مدير العموم فحسب ، بل خولت له صلاحيات رقابية وتنفيذية على نشاط السفن وتمتد بالطبع الى التوكيلات الملاحية التي كانت ضمن تشكيلات محاور النشاط الخارجي وتقوم على خدمة السفن والتجارة البحرية ، ولذا كان يشترط فيمن يشغل هذا المنصب التاهل والخبرة الملاحية وكذلك الخبرة الادوية .

ولما كانت مسئولية هذا المفتش والآخرين تتبع في اجمالها الرئيس الأول « ناظر أو مدير العموم » الذي ترتبط باعتماده مسيرة الديوان ، من ثم يعرض العنصر التالي لأهم ملامح ادارته تبعا لتعاقب مديريه .

(ج) مدير العموم :

وهذا حسبما كانت تصون المكاتبات والقرارات الصادرة عن ديوان العموم ، وهو يعني مدير المصلحة ، وكان يطلق على شاغل هذا المنصب ناظر العموم تارة ، ومدير أو مأمور العموم تارة أخرى (١٥١ مكررا) .

على أنه يلاحظ أن هذه النظارة كانت تختلف في دلالة لفظها عن نظارة الشركة ذاتها ، فنظارة الديوان هي رئاسته فقط ، بينما نظارة الشركة هي رئاستها ككل ورئاسة مجلس الادارة والجمعية العمومية ، ومن ثم فنظر العموم يخضع لسلطات ناظر الشركة ، وإن كان يتم اختياره من بين أعضاء مجلس الادارة في غالبية الأحيان .

وفي شأن اختياره يلاحظ أنه لم ترد في الوثائق أسس لتحديد ذلك ، وما يمكن القول به في هذا الصدد ، ما هو الا استنتاج من خلال رصد الجوانب المشتركة بين من تولوا مسئولياته ، وهي ضرورة توافر الخبرات الملاحية والادوية ، وتمتع من يقع عليه الاختيار بمكانة اجتماعية ، فبلى الشركة المجيدة تبسواه ادوارد ديرفيو منذ تأسيسها حتى ٣٠ ابريل ١٨٦٠ (١٥١ مكررا) ، فعل صعيه الخبرات العملية نجد أنه بعد بلوغه

(١٥١م) دار الوثائق القومية (ديوان مية سنية) : مخططة ١٠٢ أوام . ملف ١٦ ، أمر برقم ٢٧٣ بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) الى عبد الرحمن رشدي ناظر الواورات بالسويس .
 - ملف رقم ٤١ أمر رقم ٥٢٣ بتاريخ ١٨ شعبان ١٢٧٩ صادر لمبد الرحمن رشدي مدير الواورات المصرية .

- أمين سامي : مرجع سابق مجلد ٢ من الجزء ٣ ، ص : ٤٦٩ .
 (١٥١م) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجيدة) : مجلد ٧/١/٦ صادر عري ادارة المجيدة ، مكتبة بتاريخ ٢ مايو ١٨٦٠ من البوابة ديرفيو الى وكالة الشركة بالسويس وعنه وآخرون ، ص : ١ .

التاسعة عشر عاما سنة ١٨٢٤ بفرنسا عمل مديرا لوكالة أوران لخط بازن. البحرى ، ثم عمل لفترة فى مناجم والده من سنة ١٨٤٨ الى سنة ١٨٥١ ، وعلى حد قول لاندز ، عاد الى العمل البحرى مديرا لسلسلة من توكيلات شركة البحرية التجارية الفرنسية المساجيرى فى اليونان وسوريا وأخيرا فى مصر (١٥١ مكرور) ، حيث كان مديرا لمكتبها بالاسكندرية ، وفى عام ١٨٥٦ ، عرض عليه محمد سعيد باشا العمل مديرا للشركة الجديدة فقبل العرض وترك الشركة الفرنسية (١٥١ مكرور) .

أما على سعيد المكانة الاجتماعية فانه كان قد تزوج ابنة كوينج بك Koenig Bey أحد أساتذة محمد سعيد باشا - والذي عينه سكرتيرا خاصا له للشئون الأوروبية - ، ولم يلبث أن غدا ضمن الفرنسيين الكبار عام ١٨٦١ وعين عضوا بالمحكمة الفصلية التى تحاكم الفرنسيين بمصر (١٥٢) ، من ثم يمكن القول بأنه توافرت له الخبرات الملاحية الادارية والمكانة الاجتماعية التى روعيت فى الاختيار ، لكن على الرغم من ذلك تحكى مسيرة ادارته عن سلبيات كثيرة جسدت سوء الادارة الأجنبية لمثل هذه المشروعات الهامة .

أولا : كانت تلك الفترة قد شهدت اقبالا من الأجانب على المشاركة فى المشروعات بفعل تشجيعات الولاى وامتلت امتيازاتهم فى الحصول على انشاء شركة ملاحية داخلية هى شركة الانجراوية ، من ثم كان تبوا منصب المدير للشركة الوليدة « الجديدة » معلما للكسب والنفوذ ، لذا يرجع سعي ديرفيو عن طريق صهره لتحقيق ذلك المطمح ، حيث تأكد أن ادارته لم تكن فى صالحها ، وانما تحدثت معالمها الأساسية فى محاولته تحقيق مكاسب مالية من جراء مشاركته فى اصلاحات السفن ومهامها فى اطار مريب .

ثانيا : تحقيق مكاسب لشركة المساجيرى الفرنسية فى مواجهة شركات الملاحة الانجليزية .

ثالثا : تدعيم النفوذ الفرنسى حتى لو تعارض ذلك مع رغبة الحكومة المصرية .

رابعا : سوء الادارة المالية للشركة وهو ما يكشف عن أسباب هامة

(١٩١م) ٣) دافيس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٩٢ .

(١٥١م) ٢) - نفسه .

٣) - عبد العزيز محمد الشبراوى : قناة السويس ، ج ١ ، ص : ٥٠٨ .

(١٩٢) ٤) للرجع نفسه : ص ص : ٥٠٧ ، ٥٠٨ .

- دافيس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٩٢ .

ضمن الأسباب التي أدت الى تفهقر المجيدية ، كما يكشف عن سوء ادارة هذا العنصر الاجنبى حسبما تكشفه الوثائق فى العرض التالى :

مثلا : بالنسبة للأمور المالية ، فانه على الرغم من أن مهام منصبه كانت تحتم عليه الحرص على ميزانية الشركة التي يديرها الا انه تطالعنا عدة وثائق خاصة باصلاح السفينتين « سعيد ، تمساح » فى مرسيليا عام ١٨٥٨ ، وقامت بالصرف عليهما شركة ادوارد ديرفيو وشركاه بمرسيليا ، وحدثت خلافات حول اعتماد قيمة المصروفات التي تبقى منها مبلع يارة نصف كيسة

١٨ ١٤ ٤١٦ حتى ١٥ ابريل ١٨٦٢ أى بعد اغفائه بنحو عامين ، وجاء فى شأنها حسب تعبير الوثائق « لما أجرت المالية مضاهية (مطابقة) الحوافظ والسندات ٠٠ ومبالغ منصرفه فى ثمن مشتروات ٠٠ من ذات الخواجات ديرفيو وشركاه بدون شهادات ولا ايضالات من أربابها ، ووكيل الخواجات المرسومين أجاب بأنه لا يوجد بطرفه سندات خلاف التي تم تسليمها للمالية (١٥٣) ٠٠ » ، وظلت هذه الخلافات المالية المطلوبة من المجيدية بدون مستندات صرف على أساس أن التسويات التي كانت تتم ايان تولى ديرفيو المسئولية ، كانت تتم بموجب ما يقدمه من حوافظ للصرف فقط من شركته بمرسيليا ، وتدخل الخديوى اسماعيل لينهى الخلاف وأمر بصرف هذه المبالغ دون طلب المستندات الأصلية من ورش الاصلاحات ، واكتفى بإيضالات حوافظ يوقمها الخواجة ديرفيو بالصرف ، هذا عدا ما كانت تتقاضاه شركته من عمولة سمسرة ، منها ما تم فى عهده من صرفه عمولة ٧٢٥ ليرة عن سمسرة وابور « برشيان » الذي أطلق عليه « نجده » (١٥٤) وذلك قبل اغفائه من منصبه بالمجيدية فى ابريل ١٨٦٠ .

لم يقتصر الأمر على ذلك وانما تعداه الى علم الدقة فى متابعة الأمور المالية للشركة ، تكشف عن ذلك مكاتبات من مدير الواپورات المبرية الى قومندان البحرية أنه صرف للخواجة ديرفيو مبلغ ٢٠٨٠٠٠ قرشا قيسة مصروفات للسفينة البخارية « تمساح » ، وحسب نص الوثيقة « كان سى فرنك

ساقط من قبل ٣٦ ٣٧١٠٣ قيمة مصاريف على الواپور تمساح سنة

(١٥٣) دار الوثائق القومية (حافظ الأبحاث) : مخططة ٢٢ مستخرج من دفتر ١٩٠٢
أوامر من ١١٧ صورة أمر كريم رقم ٢٠ بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) .
(١٥٤) - (دواوين الخدعات - مجيدية) : سجل ٣/٣/١٠٠ - صادر عن عيسى الفرنكى
الإدارة سايرة بتاريخ ١٠ (ربيع ثان) ١٢٧٧ (أكتوبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى
المالية السنية .

١٨٥٨ لم يتم قيدها ولم يكن للخواجة معلومية بها ، (١٥٥) ، ومن المفارقات أن ذلك يتم اكتشافه في ٢٣ رجب ١٢٧٩ (يناير ١٨٦٣) ، وهو الذي يؤثر بطبيعة الحال على حساب المصروفات وتكاليف السفن السنوات السابقة فلا تظهر آنذ ، مثلما تؤثر على المعاصرة للدفع فتتخفص الإيرادات .

كما حدث أن قام ديرفيو بالتصديق على قائمة حسابات بتاريخ ٩ ابريل ١٨٥٩ ، عما هو مطلوب من المجيدية نظير توريد مهمات بحرية لها من البحرية ، وتم قيد المطلوب منها بأكثر من قيمته بنحو ٥٥ ٢٧٤٩٥ فرنك

بارة

وذلك نتيجة اعتماده مبلغ ٢٥ ٣٧١٤٣ كان مستحقا عليها بعملة الفرنك بدلا من القرش التي كان مستحقا بها ، ونتج عن فرق العملة هذا المبلغ المشار اليه ، وتذكر الوثيقة ما نصه « فلما تحقق لنا ذلك استدعيينا جناب الخواجة درفيوه المدير السلف . . . ومن بعد ما صادق على الفلظ (الخطأ) استقر الزاى على اضافة الفرق على الحكومة مقابلة ما خصم لها بالفلظ فى القافية المتقدم ذكرها » (١٥٦) .

أما الوثيقة المؤرخة فى ١٥ ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) وهى مكتوبة الى توكيل المجيدية بجدة ، فتكشف عن تقليد غريب فى قيام هذا التوكيل بصرف قيسة مرتب قنصل فرنسا بجدة أو ما يطرحه من الدراهم نظير تحريره كمبيالات باسم ناظر المجيدية ترسل الى فرنسا لتحصيلها (١٥٧) ، وعلى الرغم من أن هذه المكتبة صدرت بعد انهاء ديرفيو من المجيدية الا انها حملت فى طياتها عدة أمور منها ان هذا التقليد كان متبعيا به فى عهد السلف ، وقد كانت تتم مخاطبة قنصل فرنسا قبل ذلك للمسيو ديرفيو وقد سعى ديرفيو بعد تركه الإدارة ، لاستمرار تلبية احتياجات هذا القنصل ، وكان ذلك يتعارض مع عدم كونها جهة مصرفية وإنما شركة تجارية تلزمها السيولة النقدية ، وإذا كان هذا المسلك يدين

(١٥٥) هار الوثائق القومية (دواوين الخفصات - مجيدية - : سجل م/١/٩ ، صادر عربى أفريكى الإدارة ، مكتوبة بتاريخ ٢٣ رجب ١٢٧٩ من مدير الوابورات البحرية الى قومندان البحرية ، ص : ٣٣٤ .

(١٥٦) - : سجل صادر المجيدية عام ١٢٧٨ هـ ، وثيقة رقم ٢٣ بتاريخ ٢٧ جا (جادى ثان) ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى ناظر المالية ، ص : ٣٦٥ .

(١٥٧) - : سجل م/٨/١٦ صادر المجيدية ، مكتوبة رقم ٢٠ بتاريخ ١٥ ربيع ثان ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل للمجيدية بجدة ، ص : ١٥٢ .

في الوقت ذاته عبد الرحمن رشدي بك خلفه ، الا أنه يكشف عن نفوذ ديرفيو الذي كان آنئذ العضو الأجنبي الوحيد في مجلس ادارة المجيدية .

وقد ارتبط بهذا الجانب من الحرص على المصالح الفرنسية أمران ، أولهما : تشجيع محمد سعيد باشا نفسه لأبناء هذه الجالية ، وثانيهما : ما انعكس على الشركة المجيدية وأملاتها فيما بعد ، مثلا : أنه حين أعطيت شركة الميساجيري الفرنسية امتيازاً لإنشاء الحوض العالم بالسويس ، فإن مقر توكيل المجيدية بالسويس هو الذي اتخذ مقراً للشركة الفرنسية لمدة ثلاث سنوات (١٥٨) ، ومن المرجح أن ادارة المجيدية لم تقدم دفاعاً عما يؤثر على كفاءة عملها ، وانما كان عليها أن تبحث عن مقر جديد أسندت مهمة انشائه للمسيو دويوال (١٥٩) .

وازاء تشجيعات الباشا التي كانت ترضى آمال ديرفيو ، لم يكن بميخا من سعيد باشا من أن يدفع الثمن ويجيئه ذلك سريعاً من خلال إحدى سفن المجيدية ، حيث سمح ديرفيو لفرديناند دي لسبس بأن يستأجر السفينة البخارية « سعيد » التي كانت في ميناء الاسكندرية ، ولا شك كان ذلك يوافق رغبة ديرفيو حيث كان صهره كوينج بك ، أحد أعوان دي لسبس ، ولم يكن هذا النهج يوافق رغبة سعيد باشا ، إذ حدث أن اشتدت ضغوط الباب العالي وأصدر أوامره في ١٢ مايو ١٨٥٩ بإيقاف أية أعمال لحفر برزخ السويس ، واضطرب سعيد باشا ، وأصدر أوامره الشفوية الى كل من محافظ دمياط والقنصلية لمنع دي لسبس من ابتياع الطعام أو استئجار قوارب ينقل عليها ماء الشرب أو الأطعمة وغيرها في محاولة لعرقله مسيرة الحفر ، ونفذت أوامره تلك (١٦٠) ، أما السفينة سعيد ، فإنه لم يكن متوقفاً من ادارة ديرفيو ، فنترك دي لسبس في مأزق حتى لو تعارض ذلك مع رغبات الحكومة ، ومن ثم فقد حاول تقديم أقصى عون له ، ولذا استمرت السفينة في عملها خلال فترة الأزمة ، وقد أورد الدكتور الشناوي عن أهمية ما أدته هذه السفينة فقرات من رسالة بعث

(١٥٨) دار الوثائق القومية (دواوين النسخات - مجيدية) : سجل م/١٧/١٠ صادر الادارة . مكانية رقم ١٤ في ٨ شوال ١٢٧٨ (أبريل ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى محافظ السويس ، ص : ٣٣ .

(١٥٩) - (ديوان نية تركي) : دفتر ٥٣٠ مية تركي ، يدون لمرّة بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ هـ من دولة القاظم اسماعيل الى الاعتاب الداورية ، ص : ٣٦ .
- مخططة ٢٩ مية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ١٢٨ بتاريخ ١٩ ربيع أول ١٢٧٩ من اسماعيل الى ولي التتم .

(١٦٠) - عبد العزيز محمد الشناوي : قناة السويس ، ج ١ ، ص - ص : ٢٧٦ -

بها دى لسبس الى اخيه بباريس فى ٤ يونيو ١٨٥٩ ، يذكر فيها «استطعت أن أستأجر سفينة بخارية من الحكومة المصرية وأن أنقل عليها فى وضح النهار وبدون أية مقاومة المستخدمين والعمال الأجانب الى بور سعيد وكذلك المهمات اللازمة لمواصلة الأعمال التى تباشرها » (١٦١) .

ومن المرجح أن هذه الوقائع كانت ضمن الأسباب التى شرع مصطفى فاضل باشا على أثرها الى تقديم استقالته من رئاسة الشركة وهى التى لم تقبل ، ولكنها كانت أيضا ضمن العوامل التى أدت الى تقليص دور الأجانب فى المجيدية واعفاء ديرفيو من نظارة ديوان العموم فى ٣٠ ابريل ١٨٦٠ ، وإن كان هناك قول يرى أنه لا أوشكت المجيدية على الانهيار تركيا لكى ينشئ مصرفه الخاص « (١٦٢) ، ويتميز آخر لكى يبحث عن فرصة كسب أفضل ، ولا يبقى بعد ذلك من تعليق مسوى ما ذكره لاندز فى كلمتين « انتهائية ديرفيو » (١٦٣) .

ويقدم هذا النموذج صورة لما عاشته مصر فى تلك الفترة ، حيث المشروع الذى لم تبخل الحكومة فى منحه التشجيع ، لكن مع ترك المجال للعنصر الأجنبى دون حسابات دقيقة جلبت له عناصر الانحلال من الداخل ، حيث لم تهتم هذه العناصر بالصالح المصرى فى هذا المشروع وإنما كان جل اهتمامها بحسابات الفائلة التى يمكن أن تجنيها من ورائه ، ومع ذلك فحين أفاقت الحكومة لم يكن أمامها بدا من دفع المكافآت أو التعويضات ، وها هو ديرفيو ذاته يصدر بشأنه أمرا كريما فى ١٠ رمضان ١٢٧٨ هـ (فبراير ١٨٦٣) يقضى « بصرف ٢٠٠٠٠٠ قرش » (١٦٤) ، وذلك فى نظير مكافآته لسابق خدمته وفصله من الخدمة وهى التى تسلمها نسيابة عنه الخواجة مكسيموس سكاكينى بموجب توكيل فى ٣ يوليو ١٨٦٣ (١٦٥).

وتجدر الإشارة الى أن اعفاء ديرفيو من منصبه ، قد تم فى وقت شهد خروج غالبية المساهمين الأجانب من المجيدية ، ولكن رغم ذلك فقد استمر عضوا فى مجلس ادارتها ، وكان الأجنبى الوحيد برفقة الأربعة

(١٦١) للرجع نفسه : ص : ٢٨٥ .

(١٦٢) داليس لاندز : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(١٦٣) نفسه ، ص : ١١٠ .

(١٦٤) دار الوثائق القومية (دواوين الختمات - سجلات مجيدية) : سجل م/٣/١٦٤

صادر عربى افرتنى الادارة ، ص : ٩١ .

- رقم ٥٢٥ بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٧٩ هـ من مدير الوابورات البحرية الى أمين صندوق الكريمانية .

(١٦٥) المصدر نفسه .

المصريين ، ويرجع أن ذلك كان مرتبطا بعلو مكانته بين الجالية الفرنسية ، بالإضافة الى مصالحه المالية التي وجدت طريقها لهذه المشروعات بعد انشاء مصرفه الخاص في أول ديسمبر ١٨٦٠ (١٦٦) ، وربما دفعته هذه المصالح للمشاركة في تأسيس شركات البحرية التجارية في عهد اسماعيل باشا ، فاستمر في مجلس ادارة الشركة المصرية ومن بعدها العزيزية .

أما من حيث خلفه في منصب نظارة عموم المجيدية ، فقد تولاه عبد الرحمن رشدي بك بتاريخ ٣٠ ابريل ١٨٦٠ بناء على قرار الجمعية العمومية (١٦٧) ، ولعل اختياره عن طريقها يؤكد أنه كان من بين أعضائها أي مساهمي المجيدية ، بالإضافة الى ذلك ما ذكره البعض من أنه كان من خاصة سعيد باشا ، وقد أخذاه مطبعة بولاق في ١٣ ربيع الثاني ١٢٧٩هـ (أكتوبر ١٨٦٢) (١٦٨) ، وقد تولت هذه المطبعة طباعة ما تحتاجه المجيدية من دفاتر وسجلات ومستندات باللغة العربية (١٦٩) ، حيث كانت هذه المطبوعات قبل ذلك - في عهد ديوفيو - باللغة الفرنسية .

وتشير الوثائق الى أنه استمر في منصبه هذا ، لما بعد تصفية المجيدية ، وتحويلها الى مصلحة حكومية ، حيث أشارت لذلك مكاتبات متعددة منها أمر عالي صادر بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) يتعلق بالافادة عن تطبيق القانون الهمايوني في أمور النعاوى ، بصفته ناطرا للوحدات الميرية (١٧٠) وآخر مؤرخ ١٨ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) بصفته مديرا لها يتعلق بإفاده في مهمة لأوروبا لمحاولة إلغاء بعض

(١٦٦) دافيدس لاكلز : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

(١٦٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - مجيدية) سجل م/٤/٦/٣ صادر واره المدير ، مكتبة رقم ١ بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٦ هـ (مايو ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى وكيلها بالسويس وأشرون ، ص : ٣ .

(١٦٨) ونما يذكر أنها أصبحت معه زهاء ثلاث سنوات ، وقد منحه الخديوي اسماعيل امتياز نشر الوقائع في ٧ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) ، الى أن اشترت الحكومة للطبعة عام ١٨٦٥ وصرحت بصدر الوقائع منذ ٢٥ نوفمبر في العام ذاته .

د - ابراهيم عبيد : الصحافة المصرية (بحث) اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عام ، ص : ٣٢٣ ، - أمين سامي : مرجع سابق ، شيلف ٢ من ج ٣ ، ص : ٤٥٤ .

- رمزي ميخائيل جيد : تطور النيران في الصحافة المصرية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ١٩٨٥ ، ص : ٥٨ ، ٥٩ .

(١٦٩) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/٤/٦/٢ وارد عربي ، بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٧٩ من وكيل مطبعة عبد الرحمن رشدي للخديوي ، ص : ٢٨ .
(١٧٠) نقشة (ذيول مئة سنه) : مطبعة ١٠٢ أوامر ملك ١٦ جهات متفرقة أمر رقم ٢٧٣ بتاريخ ٥ شعبان ١٢٧٩ هـ مقيد بالدفتر ٥٢٦ ص ١٩ قسم ثاني سائره الى عبد الرحمن رشدي بك .

المشتريات غير اللازمة التي سبق أن أوصى عليها الوالي السابق سعيد باشا
أحد التجار المقيمين في إيطاليا (١٧١) ، وثالث مؤرخ في ١٩ شعبان
١٢٧٩ هـ / فبراير ١٨٦٣ بصفته مأمور مصلحة الواورات الميرى بالبحر
الأحمر ، يتصل بذات المهمة وتعيين عبد الله بك وكيل المصلحة نائباً
عنه أثناء الغياب (١٧٢) .

وتكشف مسيرة إدارته عن اكتشافه عدة مخالفات وقعت في عهد
سلفه أدوار ديرفيو منها ما سبق تناوله ، وقيامه باستدعائه ومواجهته ،
واقراء ديرفيو بذلك ، وأنه كان يمضى قلما في النهوض بالإدارة ، ولكن
لما كانت ظروف توليته قد شهدت تدهورا وانحدارا صوب تصفية المجيدية ،
بدا من تصفية المساهمات والعمالة الأجنبية وانتهاء بإيقاف عمل سفيتي
المجيدية في البحر المتوسط وهما سعيد ، تمساح بموجب قرار الجمعية
العمومية في ٣٠ أبريل ١٨٦٠ (١٧٣) ، وردهما للحكومة ، وبين هذه وتلك
سلبات الماضي التي لم تقتصر على المخالفات المار ذكرها ، وإنما وجد أيضا
حسبما تورد الوثيقة « مقيد على الحكومة ما ينوف عن مليون ونصف
فرنك نظير عليها لغاية شهر إبريل ١٨٦٠ » (١٧٤) ، ومن ثم كان
طلبه مندوبا من المالية للحاسبة .

وإذا ما تركت ديون الحكومة المتأخرة أو مخالفات ديرفيو ، تجد
يعيد قراءة الاتفاقيات السابقة عقدها في عهد سلفه بين الشركة وبعض
المتهدين بتوريد احتياجاتها ، فكان مما أمكنه الوقوف عليه وجود شكاوى
من العاملين بسفن البحر الأحمر من المأكولات (*) التي يقدمها اليهم المتعهد
بذلك « الخواجة اسكوفيه » للدرجة أدت الى فرار بعضهم ، فذكر في
إخطاره المؤرخ ١٧ يونيو ١٨٦٠ للخواجة المذكور سوء ما يقدمه وكذلك

(١٧١) نفسه : ملف ١٤ أمر رقم ٥٢٢ في ١٨ شعبان ١٢٧٩ مقيد بالدفتر ٥٢٦ قسم

ثاني سايزه ص : ٥٥ .

(١٧٢) أمر بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٧٩ هـ ، مقيد بالدفتر ٥٢٦ ، ص ٥٥ عن : أمين

سامي : مرجع سابق ، مجلد ٢ من الجزء الثالث ، ص : ٤٦١ .

(١٧٣) دار الوثائق القومية (دوفوين الخفاني - مجيدية) : سجل م/١/٨ ص ١٦٦
المجيدية ، مكتبة رقم ٢٦ في ١٦ ج (جمانى أول ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) من مدير
الترمانية الى سماعة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ .

... سجل م : ١/٢/٧ صادر عربي . مكتبة لمر ٤ بتاريخ ٦ ش (شعبان) ١٢٧٧ هـ
من مدير المجيدية الى ناظر المالية ، ص ٣٤ -

(١٧٤) نفسه : سجل م/١/٢ صادر عربي لفرنكي ، مكتبة رقم ٤٩ في ٢٧ ل

(سوال) ١٢٧٧ (مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر المالية ، ص : ٢٩٣ .

(*) سيتم الحديث تفصيلا عن تشكون الأفراد في الفصل التالي (إدارة السفن وتشكون

الأفراد) .

الأسعار التي يورد بها مرتفعة جدا عما هو في السوق (١٧٥) ، اتخذ ذلك الموقف ، رغم أن الشكاوى كانت مستمرة قبل توليه الإدارة ولكن لم يتخذ بشأها أى موقف حاسم آنئذ ، ولما كان العقد الموقع متقبها على انتهائه ثلاث أشهر من تاريخ ذلك الاخطار لذا عرض على الخواجة المذكور أن تدفع الشركة عشرين ألف فرنك تعويض في مقابل فسخ العقد ، وعلا على راحة العاملين بالشركة ، لكن اسكوفيه طلب خمسة وثلاثين ألف فرنك ، لذا أجابه بأن ذلك المبلغ لن يتم دفعه وعليه اتمام المدة بشروط جدها في اشراف وكيل السنويس وحكيم (طبيب) الشركة ثم مندوب من العموم ، ويحق لمن لا يرغب في مأكولاته التعامل مع سواء وتصرف لهم الشركة بدل مأكّل ، يتم خصمه مما يتم دفعه للخواجة المذكور أما هو فيتكفل فقط بمن يقبل تناول مأكولاته ، منها اخطاره بأن الشركة مصممة على عدم تجديد العقد معه (١٧٦) .

ولكن وعلى الرغم من ذلك ، فإن محاولاته الادارية الاصلاحية هذه قد جاءت متأخرة ، حيث ما تبقى من المجيدية كان مجرد أربعة سفن تعمل بالبحر الأحمر ، وكان عليه الحفاظ على حسن متابعة وإدارة أمورها ، إلى أن آلت لمصلحة الوابورات الميرية ، التي استمر مديروا لها حتى بدايات عهد اسماعيل باشا ، الذي وجده كفتا فارسله إلى أوروبا في المهمة السابقة الاشارة إليها ، ومن المفارقات ألا يوجد اسم هذا الرجل بين مؤسسي الشركة المصرية التي آلت إليها موجودات مصلحة الوابورات الميرية ، ومن المرجح تفسيراً لذلك أنه رغم توليه مثل هذا المنصب أو حصوله على البكوية لم يكن من ذوي الثروات ، حتى أن البعض ذكر عنه حين أهده سعيده باشا مطبعة بولاق كان ذلك وليستعين بها على زيادة دخله وتوفير معاشه (١٧٧) .

غير أنه بعد تصفية مصلحة الوابورات ، أسند له اسماعيل باشا رئاسة أول مجلس يتم تشكيله للإشراف على شئون السكة الحديد في مصر (١٧٨) ، إلى أن يطالما أمر عالي إلى نوبار باشا بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) ينص على رقت عبده الرحمن رشدي بك من إدارة مصلحة السكك الحديدية وتعيين بدلا منه ، وهي المصلحة التي ضمت متبذلة إلى ديوان الأشغال العمومية تحت نظارة نوبار باشا (١٧٩) .

- (١٧٥) نفسه : سجل م/١/٦/٨ صادر بحرين أفرنجي الإدارة ، مكتوبة بتاريخ ١٧ يوليو ١٨٦٠ من مدير للمجيدية إلى الخواجة اسكوفيه ، ص : ١٣ .
- (١٧٦) المصدر نفسه .
- (١٧٧) ديمى ميخائيل جيد : مرجع سابق ، ص : ٥٨ .
- (١٧٨) د : صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٤٥ .
- (١٧٩) أمين سامي : مرجع سابق ، مجلد ٢ من الجزء الثالث ، ص : ٥٨٢ .

أما بالنسبة للشركة المصرية في سياحة السفن البخارية التي تأسست في مايو ١٨٦٣ وبيع لها الحكومة ستة سفن بخارية ، كلفت لها محاور نشاط بالبحرين الأحمر والمتوسط ، وشرع مؤسسو الشركة في العمل على اتساع نشاطها بزيادة أعداد السفن ، ولذلك فإن المهام التي ألقيت على كاهل ديوان العموم في هذه المرحلة التأسيسية كانت عبئا ثقيلا سواء من حيث متابعة حركة رأس المال أو تلبية احتياجات السفن وغيرها مما يلزم لنشاط الشركة ، من ثم كانت عملية اختيار من يتولى مسئولية ديوان العموم في هذه المرحلة ذات أهمية خاصة ، اذ يلزمه التمتع بثقة المؤسسين ، حيث اعتبرت هذه الشركة إحدى صور التضامن - وهي السمة التي سبق التذليل على أنها كانت من سمات مثل هذه المشروعات - بالاضافة الى كونه من ذوي الخبرات الملاحية والإدارية والمكانة الاجتماعية ، لذلك جاء قرار مؤسسي الشركة المؤرخ ٢٩ محرم ١٢٨٠ هـ (يولي ١٨٦٣) والخاص بترتيب الشركة ينص على أن مدين العموم هو حسين شيرين باشا (١٨٠) *

وكان من الطبيعي البحث عن المؤهلات الوظيفية التي أهله لهذا المنصب ، حيث استمر شغلا له لفترة تالية في الشركة العريضة وان أول ما يرد في هذا الجانب ، انه كان من الدوات مؤسسين الشركة المصرية ، وضمن الأعضاء الفشرة في مجلس ادارتها ، ونص البند الحادي عشر من نظاماتها على أنهم المديرون لها هذه الخمسة عشر سنة الأولى من تأسيسها (١٨٦) ، ثم حددت لائحة العريضة الملة ذاتها بالخمس سنوات الأولى حتى سبتمبر ١٨٦٨ (١٨٢) *

وأما من حيث الخبرات ، فقد كان أحد القادة البحريين العظام الذين تخرجوا من المدرسة البحرية التي أنشئت في عهد محمد علي ، كما أنه ارتقى مناصب هامة ، فهو حين وجهت له ادارة العموم كان مأمورا لضبطية الاسكندرية منذ ١٤ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) (١٨٢) ، وفيها يعد حين أصبح مديرا لعموم الشركة العريضة كان محافظا للاسكندرية ثم

(١٨٠) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عريضة) : المجلد الأول (قرارات جمعية الشركة) للصف الأول ، قرار بتاريخ ٢٩ محرم ١٢٨٠ من محمد حليم باشا الى مأمور ضبطية اسكندرية ومدين القونينية المصرية .
(١٨١) نص البند : " نظامات العريضة " .
(١٨٢) الملحق نفسه : البند (٢٢) .
(١٨٣) - جليل شاكني : مرجع سابق ، ص : ٢٨٦ ، ٢٨٧ .
- محمد حمود البيروني : مرجع سابق ، ص : ٦٣١ .

عضوا بمجلس استئناف اسكندرية (١٨٤٤) ، من ثم يمكن القول بأنه كان مؤهلا لتولي هذا المنصب ، وتكشف مسيرة توليه مسئولية ديوان العموم ، ان هذا الديوان قد طرأ عليه التحول من الشركة المصرية الى العريضة .

فبالنسبة لفترة بدايات النشاط تكشف الوثائق عن حسن سيرها وتحققها أرباحا ، وقد بلغت أرباح السنة الأولى والثانية نحو ٣٢٨٣٧ جنيه لزاممال ٨١٢١٤٠ جنيها ، وذلك حسبما جاء بالوقائع المصرية في نوفمبر ١٨٦٥ (١٨٥) .

ففي السنة الأولى أى الشركة المصرية كانت عمالته تبلغ نحو ١٩ فردا ، وهو في هذا اتسق مع جنيته الذي قرره المؤسسون ، وغدا تشكيل الديوان نموذجا مصغرا للادارات ، حيث العلاقة المباشرة بين مدير العموم وموظفي الديوان ، الأمر الذي حقق يسر المتابعة ، ومباشرة المسئولية سريرا ، وكان يساعد الديوان على تأدية عمله بكفاءة عدة عوامل في مقدمتها : انتظام سداد حصص رأس المال ، وهذه لم تحقق السيولة النقدية فحسب ، وإنما وفرت جهد الديوان في متابعات المتأخرات ، وزاد من ذلك التشجيعات الحكومية في تذليل المعوقات ، ثانيا : محدودية الوحدات العاملة والعمالة البحرية والانشطة ، فهذه الأمور ساعدت ديوان العموم رغم محدودية عمالته على احكام متابعة حركة الشركة وتادية مهامه بكفاءة ، كما ساعده في كفاءته تلك ، انتظام جماعات وقرارات مجلس الادارة التي كانت تتم كل أسبوعين ، فتساعده بذلك على حل أية مشكلات تعترضه ، وهو ما يفسر ظهور أرباح استقطبت المزيد من المشاورات وجاء على أثرها التوسع مع صدور فرمان العريضة ، وعلى صعيد ادارة الديوان في هذه الفترة لم تظهر سلبيات ، وقد كان نجاح حسين شيرين في اداة عموم الشركة المصرية وازعا لدى مجلس ادارة العريضة على ابقائه مستمرا في نظارة ديوان عموم العريضة ، وصدرت له الأوامر بمتابعة الانشطة المطلوبة للشركة عدا ما كان قائما (١٨٦٦) ، ثم لم يلبث مجلس الادارة أن قام بتعيينه في ٨ ن (رمضان) ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦٥) وكبلا

(١٨٤٤) أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من الجزء الثالث ، ص : ٤٦٠ .

(١٨٥) - المرجع نفسه ، ص : ٨١٨ .

- دار الوثائق (دواوين الخدمات - عريضة) : مطبعة وابورات ١٨٦٣ - ١٨٦٥ .
تقرير مؤرخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) مقدم الى شيرين باشا .
- د : أحمد عبد الصلف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠٩ .

(١٨٦٦) أمر عال في ١٧ - ١٨ القصة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) الى شيرين باشا مأمور
الشركة العريضة من أمين سامي : مرجع سابق ، مجلد ٢ من جزء ٣ ، ص : ٤٤٧ .

للمجلس بجانب نظارته للديوان بمكافأة ١٢٥٠٠ قرش شهري ، خلاف ما كان يصرف له كمستحقات من الحكومة (١٨٧) ، وان كان قد تم إيقاف صرف هذه المكافأة في توت ١٥٨٢ (سبتمبر ١٨٦٥) اكتفاء بما يتم صرفه من الميري (١٨٨) ، ومكافأته فقط عن كونه أحد أعضاء مجلس الادارة وأحد المؤسسين المديرين ، ويرجع أن ذلك اقترن بالانتكاسة التي أصابت نشاط الشركة في أعقاب انتكاسة تجارة القطن البحرية ، كما أصبح محمد شريف باشا وكيلا للمجلس بذات القرار ، ولكن بين التاريخين فبراير - سبتمبر ١٨٦٥ ، قام مجلس الادارة بمنح تفويضات للديوان العموم ، كانت في جوهرها من اختصاصات المجلس نفسه بنص النظامات ، منها قرار في ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) بالترخيص للديوان العموم في استخدام من يلزم ضروري زيادة عن المحدد ، وزيادة مرتبات بعض المستخدمين من غير ذوي الرتب الى نحو ٢٠٠٠ قرش (١٨٩) ، وفي ٢٠ محرم ١٢٨٢ (يونية ١٨٦٥) منحه تفويضا آخر لم يكن ممنوحا للديوان من قبل على أساس انه ليس في امكان مجلس الادارة التفرغ لاجراء مشتريات الشركة ، ومن ثم كان القرار على أن « ديوان العموم يكون من الآن فصاعدا نائبا عن المجلس » في كل مشتري كامل لوازم المصلحة من كافة المهمات والأدوات التي يرى لها ضرورة . وله أن يخصص للفروع بما يقتضي لهم الترخيص فيه ، بتدأركه بمعرفتهم حسبما يرى له موافقته . ، (١٩٠) ، وعلى اثر هذه التفويضات التي كانت بمثابة تعديلات جوهرية في بنود اللائحة الأساسية التي لم تكفل مثل هذه الأمور للديوان العموم ، وانما اقتصر اتخاذ قراراتها على مجلس الادارة (١٩١) ، يمكن القول بانساع سلطة مدير العموم حيث أصبح مفوضا في تعيين الموظفين دون انتظار قرارات المجلس وكذلك زيادة المرتبات حتى تبلغ عشرين جنيها ، وكذلك اجراء المشتريات .

-
- (١٨٧) دار الوثائق القومية (خدواين الخدمات - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الادارة : وثيقة رقم ٣٦١١٥/٦٦ صورة قرار مجلس الادارة رقم ٧/١١ بتاريخ ٨ أ. (وضمان) ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦٥) بأعضاء اسماعيل والغب باشا .
- (١٨٨) - : مخططة قرارات مجلس الادارة : ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار رقم ٧١/٥ بتاريخ ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) ، بأعضاء محمد شريف باشا .
- (١٨٩) المصدر نفسه : صورة قرار رقم ٣٩/٦٦ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يولية ١٨٦٥) موقع اسماعيل والغب باشا .
- (١٩٠) نفسه : صورة قرار رقم ٦٩/٧٤ بتاريخ الأربعاء ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يولية ١٨٦٥) موقع اسماعيل والغب باشا .
- (١٩١) سبق تناوله في المنصر السابق « مجلس الادارة » .

قد يكون هذا الاجراء بمثابة خطوة من المجلس لتحقيق مرونة أداء العمل وثقة منه في حسن ادارة الصوم ، ولكنه يجسد أيضا سابقة في عدم الالتزام بكامل نصوص النظامات ، وقد أدى ذلك الى انفراد مدير الصوم باتخاذ قرارات كان من شأنها التأثير على مسيرة الشركة ، وعامة إذا كانت قرارات المدير منفردا لها ايجابيات فإن سلبياتها تكون أكثر عما اذا كان اتخاذ القرار في صيغة عدة آراء جماعية من مجلس الإدارة ، ونتج عن ذلك ، أن أصبح ما يتخذه المجلس من قرارات انما هو اقرار ما اتخذه مدير العموم من اجراءات ، وأوجدت هذه العلاقة مؤشرا لامكانية الحصول على المزيد من التفويضات أسوة بما تم من عدم الالتزام بالنصوص وتحت شعار حاجة الشركة وامتدت سمات هذه العلاقة الى قيادات العموم ، ولذا أقدم ديوان العموم على اجراءات أخرى لم تمنح بها تفويضات ، من ذلك احتسابه اجرة نقل مشحونات من المبري للقلاع الحجازية بأجرة كاملة بدلا من نصف اجرة حسب نص النظامات (١٩٢) ، وقد يكون الازع هو تحقيق مزيد من الربح للشركة ، ولكن ذلك الاجراء يمثل اخلافا بما هو متفق على اجرائه مع الحكومة التي تدعم النشاط ، ولذا أعاد المجلس ما تم اضافته ، بقراره في ٧ جمادى أول ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) ، ثم كان الاجراء الأكثر خطورة هو اقدم ديوان العموم في نهايات أغسطس ١٨٦٥ — نظرا لعدم انعقاد مجلس الإدارة لوجود وباء الكوليرا — على اقتراض مبلغ ١٥٠٠٠٠ ليرة من بنك كريدي أو تريشان النمساوي بفائدة ٨٪ سنوي ، تستحق السداد بعد ثلاثة أشهر ، بلغت بفوائدها وفرق العملة عند استحقاق الدفع مبلغ ١٥٢٤١٠٢٥ خمسة عشر مليون ومائتين واحد وأربعين ألف وخميس وعشرون قرشا (١٩٣) ، ثم اقترض من ذات البنك في أكتوبر ١٨٦٥ ٣٠٠٠٠ ليرة لارسالها الى عبد الحميد بك وكيل الشركة بلندن لزوم المشتريات ، وهذه بلغت حين استحقاقها بفوائدها بمئة ثلاثة أشهر نحو ٣٩٧٠٤٩٢ ثلاثة مليون وسبعة وتسعون ألف وأربعمائة اثنين وتسعين قرش ، وعشرين فضة (بارة) (١٩٤) ، وإذا كان مجلس الإدارة قد ناقش هذا الأمر الا أنه علق عليه باستصواب ما أجراه الديوان

(١٩٢) دار الوثائق القومية (دواوين المحضات - عزيزية) : مخططة قوميانيات ، ملف حميدة النقل بالميزية ، صورة قرار ٨ بتاريخ ٧ جمادى أول ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) ، محمد محمد شريف باشا بتاريخ ١٥ جمادى أول ١٢٨٢ هـ .
(١٩٣) نفسه : مخططة قرارات مجلس الإدارة ، ملف قرارات هـ ، صورة قرار رقم ٢٨/١٦ بتاريخ الاحد ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) محمد محمد شريف باشا في ١٥ رجب ١٢٨٢ هـ .
(١٩٤) المصدر نفسه .

من استقراض مبلغ المائة وثمانون ألف ليرة بالفوائد والقومسيونات المتقدم ذكرها ، وبدلا من الالتزام بالادارة في ضوء ما هو متاح من امكانيات نقدية الشركة وأسمائها ، عرفت القروض ، ولم يكن البديل المتاح لمجلس الادارة من قرار سوى تفويض أحد أعضائه لعمل ممارسة مع أى بنك آخر لاقتراض مبلغ ٢٠٥٠٠ ليرة ، لسداد هذه المستحقات ومطلوبات أخرى (١٩٥) وهكذا لم تكن العزيرية بمنجاة من سوء المساهمات والادارة ، ومن ثم بدت ادارة شيرين للعموم في العزيرية ليست بنفس درجة كفاءة ادارته عموم المصرية ، وقد استمرت ذات الاجراءات حتى تصفيتها وهي الامور التي التهمت أرباح السفن وأدت الى تراكم الديون .

فعل صعيد المساهمات وضح من عروض سابقة تقاس البعض منهم عن سداد بقية ربع رأس المال المطلوب ، كذلك لم تقرر الجمعية العمومية طلب مستحقات أخرى من رأس المال ، وعلى صعيد الادارة فالمجلس لم تكن تنتظم جلساته وكان يفوض ديوان العموم في أمور جوهرية من صميم اختصاصه ، ساعدت على المضي قدما في مخالفة لوائح الشركة ، ومما زاد أمر ادارة ديوان العموم سوءا ، أنه اتسح الادارات بدرجة حالت دون الاشراف المباشر من جانب مدير القديوان أو ناظره حسين شيرين باشا ، ومن ثم تزايد نفوذ بعض الرئاسات التابعة له ، نتيجة توزيعه مهام الأعباء الوظيفية التي زادت بزيادة نشاط العزيرية ، خاصة وأن ذلك جاء في وقت شغل فيه شيرين باشا عن المتابعة المباشرة بعد أن أصبح محافظا لاسكندرية ، وكان من أهم من تزايد نفوذهم « دميان بك » المسئول عن الادارة المالية والحسابية بالديوان ، الذي أفصحت عن سوء ادارته عدة وثائق منها مسالة صفر بك وكيل عموم العزيرية له في ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) ، التي ورد بها علم قيام المذكور باحتساب فوائد تأخير عما هو مستحق للشركة لدى بعض الجهات وحسبما عبرت الوثيقة ، لأن ذلك « مبنى على التساهل » ، كذلك علم احتسابه مصروفات ضمن حسابات بعض السنوات التي تم صرف أرباحها ، وكذلك علم اتمام جرد الموجودات في مواعيها ، ومخالفة نصوص النظامات في حجز قيمة استهلاك الآلات والسفن ، وغيرها من الاجراءات التي ساعدت على اخفاء حقائق الشركة (١٩٦) ، ومنها ما اعترف مجلس الادارة به في النهاية ،

(١٩٥) نفسه .

(١٩٦) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيرية) : مطبعة مكانيات ادارية مايو ١٨٦٧ - ابريل ١٨٦٩ ، وثيقة بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) سؤال موجه من صفر بك وكيل العموم الى دميان بك محاسب العزيرية .
- مطبعة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (مايو ١٨٦٩) مع بيان =

عندما قدم تقريره للجمعية العمومية في ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ حيث ذكر ما نصه أن « الموجودات بها نقص في القيمة بلغ ٢٦ بارة ٥٢ قرش ٤٦٦٣٥٢ جنيها وهذا المبلغ لغاية الآن ما صار استنزاله من رأسمال الشركة بالميزانيات السابق تقديمها لحضراتكم » (١٩٧) .

كذلك أورد أن مصروفات اصلاح السفن البالغ قدرها ١٢ بارة و ٧٩ قرش و ١٧١٢٦٦ جنية قد تم اضافتها في السنوات السابقة على اثمان السفن بدلا من خصمها مع المصروفات ، وهذه ذكر في شأنها ما نصه « ٠٠ ولأجل تصليح هذا الغلط ينبغي استنزال هذا المبلغ من قيمة اثمان الموجودات الاسمية » (١٩٨) ، ثم يضيف « أن الشركة ورد بدفاترها مبالغ مستحقة لها لدى الغير نحو ٢٩ ليرة و ١٢ قرش و ٢٠١١٣٠ جنيها ، وهذا المبلغ على حد تعبير الوثيقة « ما صار الاقرار عليه من الجهات المقيد عليها ، بل تراهي أنه وبما أن يستنزول منه نحو ٤٠٠٠٠ جنية » (١٩٩) .

وعلى الرغم من هذه المخالفات الادارية والمالية التي كانت من أهم الأسباب التي أدت الى تراكم الديون وسارت بالشركة العريزية صوب التصفية ، الا أنه طرأت الحقيقة الواضحة في أن السفن في حد ذاتها كانت مصدرا لايرادات تفوق مصروفاتها ، وهو ما أوردته ذات التقرير المؤرخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٧٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ أي قبل أن تؤول للحكومة بأشهر قليلة من أن التحسينات التي أدخلها مجلس الادارة نتج عنها زيادة في نقل الركاب والبضائع عن السنة لمتنتية ١٥٨٥ ق (سبتمبر ١٨٦٩) مبلغ ٢٧٣٣٦ جنية (٢٠٠) ، وهي الاجراءات التي تمت بإيقاف بعض خطوط السير وزيادة تعريفة الشحن ، مما يوضح أن السفن لم تكن سببا جوهريا في سوء حالة الشركة ، وانما كان سوء الادارة مع نظم عمل مجلس الادارة والجمعية العمومية من أهم العوامل الجوهرية التي أدت الى التصفية .

وبعد تحويل العريزية الى مصلحة حكومية هي مصلحة واوورات البوستانه التخدونية في بدايات مايو ١٨٧٠ ، أصبحت الادارة كاملة لديوان

بالمواد السابق التبادل فيها بمجلس إدارة العريزية شهر أبريل ١٨٦٩ ، موقعة من مدير بنك وكلمه الموم

(١٩٧) نفسه : المحطة الأولى : (المؤسسين - الجمعية العمومية) ، ولاق بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ مذكرة الجمعية العمومية للمعتدة بديوان الداخلية بالمعروسة وتقرير مجلس الادارة ، ص : (١) .

(١٩٨). المصدر نفسه .

(١٩٩) نفسه .

(٢٠٠) المصدر نفسه .

العموم في مسئوليته تحت اشراف ديوان المالية ، الذي استمر كذلك حتى بعد اعادة تشكيله في هيئة نظارة في ٢٨ أغسطس ١٨٧٨ (٢٠١) ، واستمر هذا الديوان في مقره السابق بالاسكندرية ، وفي اشارة لاحقة ذكرت أن طنونوبك (ترنو) هو الذي تولى منصب مدير الوابورات الخديوية وقد كان أحد وكلاء العزيزية من قبل (٢٠٢) ، ثم أسندت مهام الاشراف عليه منذ عام ١٨٧٢ الى مصطفى العرب باشا ، (٢٠٣) .

وحسبما ذكر البعض فقد أسندت له الى جانب عمله هذا - كمدير للمصلحة الوابورات - وكالة الجهادية أثناء الحرب التركية الروسية ١٨٧٨/٧٧ (٢٠٤) ، وان كان يرجع تولى ترنو بك منصب المدير ثانية نيابة عنه حسبنا قرنته الوقائع بهذه الصفة في ابريل ١٨٧٧ (٢٠٥) ، وفي عهدهما كان ضمن اشرافهما أيضا الانجرارية بنهر النيل ، التي كانت من موجودات العزيزية ، وفي عام ١٨٧٥ ضم للمصلحة الحوض العائم الذي كان قد تم تشييده لاصلاح السفن بميناء السويس ، كما أنشئت لحسابها ورشة كبيرة لاصلاح السفن بترسانة الاسكندرية ، وفي عام ١٨٧٩ أضيف لادارتها الحوض العائم (٢٠٦) .

وتكشف الاحصاءات عن أن أعداد السفن البحرية التي كانت تعمل في المصلحة كانت نحو ست وعشرون سفينة ، وهي ذات الاعداد التي وجدت في الشركة العزيزية ، وساعدت على حد قول معاصرها على مبارك « على فك الديار المصرية من أسر السفن الأجنبية » . وتحقق لمصر من خلالها الاجتهاد حتى زاحمت جميع الدول « (٢٠٧) ، واذا تركنا هذه الأهمية

(٢٠١) أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص : ١٥٥ ، - حسين محمد درويش : مرجع سابق ، ص : ٢١ .

- لؤاد كرم : مرجع سابق ، ص : ٧ .

(٢٠٢) الجواب (جريدة) : العدد ٦٦٦ الأربعاء ٢٨ ذي الحجة ١٢٨٩/٢٦ فبراير ١٨٧٢ .

(٢٠٣) أمين سامي : المرجع السابق مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٥٢٣ ، ٥٢٤ .

(٢٠٤) - د . أحمد عبد المصطف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ ، - زكي محمد

مجاهد : مرجع سابق ، ص : ٥٧ .

- د . محمد محمود السروي : مرجع سابق ، ص : ٦٦٢ .

(٢٠٥) الوقائع المصرية : العدد ٧٠٤ بتاريخ الأحد ٢٤ ربيع أول ١٢٩٤ هـ / ٨ ابريل ١٨٧٧ .

(٢٠٦) د . أحمد عبد الهادي : نهضة البحرية التجارية (بحث اسماعيل بمناسبة مرور ٥٠ عاما على ولاته ، ص : ١٥٢ .

- د . أحمد عبد المصطف : المرجع السابق ، ص : ٧١٧ .

(٢٠٧) هل مبارك : المخطط الجديدة ج ٧ مج ٢ ، ص : ٨٤ .

واتجهنا الى حيز عمل الادارة ، لوجدنا انه كان على مصلحة وإبورات
البوستة الخديوية أن تغطي الديون المتراكمة سدادا لمستحقات العيزية
ومصروفاتها ثم تحقق الإيرادات ، حقيقة لقد استغرقت تلك المطلوبات
سنوات طويلة لكنها لم تلبث أن حققت إيرادات بلغت عام ١٨٧٩ مبلغ
١١٨١٠ جنيها ، ومن ثم يمكن القول أن أنشطة السفن البحرية كان
بمقدورها تحقيق أرباح ، ولكن متى حسنت إدارتها ووجلت في ظروف
ملائمة .

وإذا كان هذا العرض قد تناول الادارة العمومية للبحرية التجارية
المصرية إبان مسيرتها في فترة البحث ، من خلال عناصرها الثلاث الجمعية
العمومية ، مجلس الادارة ، ديوان العموم ، في حالة الشركات ، واستمرارية
ثالثهما في حالة كونها مصلحة حكومية ، فإن هذا التنازل كان يعبر في
الواقع عن الاطار العام للادارة .

أما الاطار الخاص فهو ما نعني به ادارة السفن ذاتها ، لأن هذه هي
الركائز الأساسية التي كان يقوم عليها النشاط ، كما أن العاملين في السفن
ذوى طبيعة عمل خاصة ، لتواجههم في مجتمع السفينة البعيدة في عرض
البحر ، ومن ثم فقد كانوا أشد حاجة الى وجود نظم وتعليمات تنظم
علاقتهم بالادارة العمومية ، مثلما تنظم علاقاتهم معا ، وهو ما يعرض له
الفصل التالي .

الفصل الرابع

ادارة السفن وشئون الافراد

في أعقاب تناول الادارة العمومية للبحرية التجارية ، تبدو أهمية افراد عرض خاص لادارة السفن ذاتها وشئون أفرادها ، وذلك لكون السفن تعتبر الركائز الأساسية التي يعتمد عليها النشاط ، كما أن السفينة ذاتها تبدو بافراد عملتها كمجتمع مستقل في عرض البحر ، وهذا المجتمع اشد ما يكون حاجة الى وجود نظم خاصة تنظم مختلف أمور ادارة السفينة على صعيد مهام وتخصصات كل فرد ، وهذا ما يتم تناوله من خلال المنصر الخاص « طاقم السفينة » ويقصد به أولئك الذين يعملون معا في ادارتها ابان الرحلة البحرية .

ولما كانت قد وجدت نظم خاصة هؤلاء الافراد عند الاستخدام ، فمن ثم يتم مناقشة ذلك في ضوء الظروف التاريخية وفي إطار ما يعرف في النظم الادارية بـ « شئون الافراد » ، وهي النظم التي تتضمن - علاوة على الاستخدام - المرتبات والبدلات والمكافآت ونظم الصرف وما يؤثر على حركتها من جزاءات أو تغيب ، ثم الاجازات والمأكل والملبس والسكن وغيرها مما يكون منظما لواجبات وحقوق العاملين ، ويمكن عرضه فيما يلي :

أولا - طاقم السفينة The Crew of a ship

يرى البعض أن لفظ طاقم لشتق من التركية ويقال له داقم أو طاقم أو طاقيم ، وقد رأى البعض الآخر أنها مشتقة من اليونانية Tayma ثم عربت بمعانيها بصيغة طقم ، وعامة فهي تطلق على المجموعات شديدة العلاقة والتلازم فيما بينها ، والتي ترتبط معا بترتيب خاص ولا تصلح الا متكاملة سواء كانت من الأشخاص أو الأدوات (١) ، ومن ثم فاللفظ يعني مجموعة الأشخاص الذين يؤدون - في تعاون وثيق - عملهم معا في اطار الوحدة الواحدة .

وعلى هذا الأساس فإن اطلاق مصطلح « طاقم السفينة » يعني اجمالا من يعملون بها في تعاون يتفق مع طبيعة عمل السفينة كمجتمع مستقل في عرض البحر ، وكان هؤلاء يتكونون من الملاحين وهيئة الخدمة العامة ، حيث

(١) د. أحمد السيد سليمان : مرجع سابق ، ص : ٩٤ .

يقوم الملاحون بإدارة السفينة وتسييرها ، بينما تقوم هيئة الخدمة بتقديم الخدمات لأفراد الطاقم والمسافرين ، وكان يرأسهم جميعا الربان أو القبودان الذى يتولى قيادة السفينة (٢) ، ولذا أطلق البعض على هذا الطاقم تسمية « القبودان ومستخلى السفينة » (٣) ، بينما أطلق البعض الآخر تسمية « المستخلمون » (٤) ، بيد أن تسمية الطاقم كانت أكثر وضوحا ودلالة ، لأن الاستخدام البحرى قد يشمل آخرين عدا هؤلاء فى الموانئ ، ولكن الطاقم هو الذى يقترب بالتلازم مع السفينة ذاتها فى سائر رحلاتها (٥) ، وعامة فإن هذا الطاقم كانت تتحدد أعداداه حسب حجم واحتياجات كل سفينة ، وكان أفراد الطاقم ينقسمون من حيث مركزهم الإدارى الى فريقين : **أولهما** : بيده السلطة والإدارة وهم سوارى السفينة وضباط الملاحة والمهندسون ورؤساء هيئة الخدمات العامة ، **وثانيهما** : من عليهم طاعة وتنفيذ الأوامر وهم البحارة على اختلاف أنواعهم كمساعدين أو مستخدمين « أنفار » ، بالإضافة الى أفراد هيئة الخدمة كالطهاة والسفريجية والسعاة وغيرهم ممن سيتم تناولهم فى العرض التالى ، وفق ترتيبهم الذى كان يرد بالوثائق (٦) .

١ - سوارى السفينة :

يطلق عليه الربان أو القبطان Captain وبالفرنسية Capitaine وقد ذكر البعض أن كلمة ربان دخلت العربية عن الفارسية (٦) ، بينما أورد رأى آخر أن رئيس السفينة وربانها فى الفارسية يطلق عليه « الناخذاه » وجمعه « الناواخذاه » مأخوذة من نا و سفينة « و خذا » سيد (٧) ، ولم يوافق على ذلك البعض ، حيث يقال « قبودانلق » بمعنى رئاسة السفينة (٨) ، بيد

(٢) د. نجيب بكير : مرجع سابق . ص : ٣٦٨ .

(٣) د. محمد كامل أمين ملى : شرح القانون البحرى الوطنى والمختلط ، ج ١ .

ص : ١٤٢ ، ١٤٣ .

(٤) كانت هذه التسمية لدى ريبوكان يقابلها **Personal Maritime**

عن د. محمد طلعت المليمي : دروس فى القانون البحرى . مكتبة عين شمس ، القاهرة

د : ص : ١٤ .

(٥) المرجع نفسه ، ص : ١٤ ، ١٥ .

(٦) راجع ملحق رقم (٢) ، رقم (٣) : بيان عمالة السفن .

(٧) د. أنور عبد المليم : المعارف البحرية « بحث » تاريخ البحرية المصرية ، جامعة الاسكندرية ، ١٩٧٣ ، ص : ١٦٨ .

(٨) د. سماد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٢٧٤ .

(٩) محمد على الألسي : مرجع سابق ، ص : ٤٦٢ ، ٤١٣ .

أن اللفظ الغالب كان يقال له « سوارى السفينة » (٣) ، بمعنى قائمها ، وذلك حسبما كان يرد فى غالبية مكاتبات الفترة ، وكان من ذوى الرتب البحرية .

أما بالنسبة للواجبات والمسئوليات فتجد تجميع المراجع والوثائق المعينة على أنه كان يتمتع بأعضائها على ظهر السفينة فى مختلف الجوانب الفنية والإدارية ، ولذلك قيل عنه منذ القدم « أنه هو السيد بعد الله على السفينة » (٤) ، فهو لم يكن متوليا فقط مسئولية القيادة وإنما متابعة جميع أمورهما سواء بالنسبة لأقسام السفينة أو شئون أفراد طاقمها أو ركبها ومشحوناتها ، ومتابعة القيودات المفترية (١٠) ومعاينة المخالفين من أفراد الطاقم المسافرين ، ويقوم بدور موق العنود والإشراف على قيد حالات الولادة والوفيات فى ذفاته الخاصة بالأحوال الشخصية (١١) ، علاوة على اللقائات الأخرى الخاصة بيومية السفينة وغيرها مما يلزم ، إذ أنه المسئول الأول عن اتخاذ جميع الإجراءات والأمور لإنجاح الرحلة البحرية ، ويقوم بتقديم تقرير بحرى عقب اتمام كل رحلة بما لا يزيد عن ٢٤ ساعة ، وتقضى التقاليد البحرية بأن يكون سوارى السفينة آخر من يفادها حتى فى حالة الخطر ، وذلك بعد الإطمئنان على جميع من فيها .

من أجل ذلك كانت ترد تعليمات البحرية التجارية المصرية واضحة فى التأكيد على ضرورة حسن اختيار من يتولون قيادة السفن ، ومن ذلك اشارتها الى أن القيودانات الذين يتم استخطامهم « يكونوا من أهل اللياقة

(٣) يرجع إليها مشتقة من سوارى الفروسية رمزاً للغارس الذى يحتل ظهر الجناد ، أو السارية التى ترتفع لأعلى فى كل موقع . البيان .

(٤) « نجيب بكير : سابق ، ص : ٢٨ ، وقد أورد مقابلاً لذلك العبارة الفرنسية : "Le Seu Maître après Dieu" »

(١٠) دار الوثائق القومية (دواوين الضمانات - مصرية) : سجل م/١/١ صادر مرسى الإدارة ، رقم ٣٦٢ بتاريخ ٧ ذو القعدة ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى إبراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ١٩٠ .

(١١) هذه الدفاتر : سند جنسية السفينة وحجة الملكية - نسخة من القانون البحرى - دفتر أسماء الملايين مشارطات الإيجار - تذاكر الصحة - يوالى شحن البضائع الصادرة - يوالى البضائع الواردة - قوائم وتذاكر الركاب - دفاتر حالات الطقس وسير الرحلة - المصدر نفسه : سجل م/٣/٦ هـ صادر مرسى الفرقى الإدارة ، رقم ٢٨٧ بتاريخ ١٠ القعدة ١٢٧٨ هـ (١٨٦٣) من وكيل وابورات البحر الأحمر الى قومندان بحرية ، ص - ص : ٢٢٨ - ٢٣٠ .

٥- أحمد عبد الهادى : جنسية السفينة : مجلة الحقوق ، السنة الثانية ، العدد الأول ، يناير - مارس ١٩٤٥ ، ص - ص : ٨٦ - ٩٩ .
٥- محمد كامل أمين ملى : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، ج ١ - ص : ١٢٣ - ١٢٤ .

بالنظر للمعرومات البحرية والأخلاق الحميدة والأطوار المرضية « (١٢) ،
والذين يتم اختيارهم من بين قبودانات السفن الحربية ، علاوة على من
تجرى لهم الاختبارات •

على أن سلطات السواوى لم تكن مطلقة ، وإنما يراعى فى تنفيذ مهامه
بنود القانون البحرى والأوامر والتعليمات التى كانت تصدرها الادارة (١٣) ،
وقد سبقت الإشارة لتولى بعض الأجانب هذه الوظيفة فى بعض سفن
الشركة المحيدية فى عهد محمد سعيد باشا الى أن صدرت التعليمات لمدير
الجهادية فى ١٢ (جمادى أول) ١٢٧٦ هـ (نوفمبر ١٨٥٩ م) بضرورة
تدبير قبودانات من الأهالى ، حتى يتسنى اخراج من تبقى منهم (١٤) ، وذلك
إبان حركة التهريب التى واكبت اتجاه الباشا لتلك السياسة ، ثم تم
استخدام بعضهم ثانية فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية فى عهد
اسماعيل باشا ، وبين الفترتين كان الربانة المصريون هم الذين يتولون
أمر السفن التجارية ، مثلما استمرت عناصرهم حتى نهاية فترة البحث
وقد حفلت الوثائق بأسماء الكثيرين منهم ، ومنهم من أثبت تفوقه واستحق
الترقية الى رتبة القائلقام بحرى (عقيد بحرى) (١٥) ، وكان من بينهم
القائلقام سرهنك بك الذى كان قائدا للسفينة اللقهيلى ، ثم رقى بعد ذلك
حتى صار « باشمعاوننا لنظارة البحرية » ، ثم « ناظرا لمدار صناعة بولاق
والإنجراوية » (١٦) •

(١٢) دار الوثائق القومية (خدمات - محيدية) : سجل م/١/٨ صادر عربى
الادارة ، رقم ١٢ فى ٢ ج (جمادى أول) ١٢٧٦ هـ (نوفمبر ١٨٥٩ م) من المدير الى ناظر
الجهادية ، ص : ١٢ •

(١٣) كانت أكثر القيود حول عدم حق فى شحن خصوصيات بدون أجرة ، وللزيد : -
فيليب جلاذ : مرجع سابق مج ٤ ، الاسكندرية ١٨٩٢ ، ص : ٤٠٢ •

(١٤) نفسه ، رقم ٢٥ بتاريخ ١٢ ج (جمادى أول) ١٢٧٦ هـ (ديسمبر ١٨٥٩ م)
من مدير للجهدية الى مدير الجهادية ، ص : ٢٢ •

(١٥) راجع ملحق رقم (٤) بيان السفن وأسماء قادتها •

(*) الأمير آلوى سرهنك بك الكبير .. ولد فى ريتمو بكريت ، وأخضره إبراهيم باشا
الى مصر مع كثيرين وكان عمره لا يتجاوز السادسة ، تلقى علومه بقصر المينى سنة ١٨٢٥ م
ثم نفل الى المدرسة البحرية برتبة مساعد ثان بفرقاطة الجفريه سنة ١٨٣٠ ، ثم نقل
مع المدرسة الى فرقاطة البحيرة سنة ١٨٣١ برتبة مساعد أول فى حرب الشام وصار يترقى
الى أن عين سنة ١٨٤٧ قبطانا أول وأتم عليه برتبة الصافقول أغاسى ، وقد اشترك فى
حرب القرم وكريت ، وكان قبودانا للباخرة النقهيلية من سفن العريضة والد اسماعيل
سرهنك مؤلف حقائق الأخيار عن دول البحار ، توفي ١٨٨٧ • للزيد : المصدر نفسه ، -
زكى مجاهد : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٢٧ ، ٢٨ •

٢ - ضباط السفينة :

وكانوا من ذوى الرتب البحرية ، تراوح عددهم بين ثلاثة وأربعة تبعاً لاحتياجات كل سفينة وفي مقدمتهم « المفردات » وكان على السوارى فى بيانات ترتيب عمالة السفن (٨) ، وكان فى ذلك متسقا مع واقع واجباته ومسئوليته اذ كان نائباً للسوارى « القائد » ويعاونه فى مهامه ويشاركه مسئولياته سواء بالنسبة للسفينة أو حمولاتها ، وكذلك متابعة الإصلاح ، وكان شاغل هذا المنصب شخصاً واحداً لا أكثر ، وكانت رتبته البحرية تلى رتبة السوارى فى غالب الأحيان ، وكموادف للفظ « المفردات » فى الوثائق ، كانت تطلق عليه بحوث البحرية « كبير الضباط » ، وقد ذكرت هذه البحوث أنه كان المسئول أمام الزيان عن « قسم السطح » فى ادارة السفينة ، ويتواجد فى غرفة القيادة فى وريدتى الصباح والمساء خاصة لمتابعة إجراءات الرصة الفلكية ، ولا تنقطع صلته ببقية الورديات ، كما أنه مسئول مباشرة عن شحن البضائع فى أماكنها ويوقع على إيصالاتها كذلك عن حسابات توازن السفينة وفى مسئوليته دفتر الحوادث والصيانة وأوامر التشغيل والمناورات ، بالإضافة الى مسئوليته عن الأمن والنظام تبعاً للأوامر الصادرة من السوارى ، ولديه استعداد خاص لتدريب ومتابعة ضباط الملاحة المساعدين له وكذلك الطلبة البحريين ، علاوة على ضرورة تمتعه بالدبلوماسية لحل أية مشكلات تعترض سير العمل ، ولذلك تعتبر وظيفته ادارية وفنية وتنفيذية وقيادية ، ولذا قيل عنه أنه يمارس مهامه « فى خير مدونة لاعداده لأن يكون دياناً قديراً ممتازاً » (١٦) :

وتبعاً لهذه الأهمية فقد شغلت البحرية التجارية المصرية من بين رجالاتها من تبوا مركزاً هاماً بعد أن كان مفردات من قبل ، ومن هؤلاء محمد أمين توفيق باشا (١٨٤٣ - ١٨٩٨) الذى عين باحسبى بواخر الشركة العزيرية (١٨٦٤) برتبة ملازم أول بحرى ، وأصبح مساعداً لسليمان بك أبو داود سوارى سفينة طنطا (١٧) ، ثم رقى الى رتبة الصاغ بحرى (وُلِدَ) عام ١٨٧٠ ثم مفردات لسفينة حربية ثم قبودانا لاحدى بواخر مصلحة وإبورات البوستة الخديوية فى البحر الأحمر ، وقد شازك

(*) راجع المخطان رقمى ٢ ، ٣ .

(١٦) عبد الحميد حمدي : البضائع المتقولة بحراً والعناية بها « ضابط أول » بحث فى منشور بمعهد دراسات الضباط البحريين الاكاديمية العربية للنقل البحرى ، الإسكندرية ١٩٧٥ ، ص - ص : ٣٨٦ - ٣٨٥ .

(١٧) راجع ملحق رقم (٤) بيانات السفن البخارية التى آلت لمصلحة الإبورات الخديوية .

فى حملة الحبشة وعين قيودانا للفرقاطة الحربية محمد على فى الحرب
الروسية (١٨) .

وكان يماون المفردات فى المهام بقية الضباط ، الأول اليوزباشى
بحرى (نقيب) والثوانى والثالث من بين الملازمين ويقال لهم « ضباط
الملاحة » ، وكانت أهم مسئولياتهم هى الأمور المتعلقة بالارصاد وخطوط
السير بالنسبة للخراط والنشرات الملاحية والشحن وأوراق البضائع
وأجراءات الصيانة ومختلف الأمور الملاحية بالإضافة الى متابعة أجهزة الأمن
وأجهزة غرف القيادة ، علاوة على مراقبة الورديات وتنفيذ ما يصدر من
السواري ، وتجدر الإشارة الى أن السفينة كانت تنقسم الى عدة أقسام
بفرض النظافة والصيانة حسب حجم كل منها ، فالكبيرة مثلا كانت أقسامها
« مقدم وسط أمامى - وسط خلفى - مؤخرة » والمتوسط أو الصغيرة
« مقدم - وسط - مؤخرة » ، وكان يرأس الاشراف على كل قسم منها ضابطا
من هؤلاء الضباط ، ويكون مسئولاً عن أفراد مجموعته (١٩) .

٣ - مأمور السفينة :

كانت هذه الوظيفة رهنا بإبحار السفينة فى رحلة بحرية مجهولة
المسالك بالنسبة للطاقم الفعلى القائم بالإدارة، ولذلك يرجع انها كانت مؤقتة
حيث لم تكن تظهر فى كشوف ترتيبات المعالة الدائمة فى السفن، وكان يطلق
على شاغليها كوماندر Commander ولم يرد ذكره فى بحوث البحرية ،
وانما فى وثائق الشركة المجيدية ، وفى اشارات خاصة بتميين قيودان
أجنبى يدعى لورانس ذوب مأمورا لسفينة إحدى السفن (٢٠) ، وإشارة
أخرى لتمييين واحد قيودان أجنبى (الفرنكى) فى كل سفينة أثناء تديرها
بطريق الرأس وذلك أثناء إبحار سفن المجيدية من البحر الأحمر الى

(١٨) ذكرى محمد مجاهد : «مجمع سابق » ج ٢ ، ص : ٤٤ ، ولقد أضاف انه وفى
سنة ١٨٨٠ الى رتبة القابقام ، وتولى نظارة دار الصناعة بالإسكندرية ، ثم مأمور السفن
البحر الأحمر ، ونال سنة ١٨٨٧ رتبة اللواء .

(١٩) عيد العزيز أبو قنديل : التنظيم الداخلى للسفينة ، مجلة الاسطول ، العدد
الثالث عشر ، السنة الرابعة ، يناير ١٩٥٦ ، ص : ٣٠ .

(٢٠) دار الوثائق القومية (دواوين الختمات - مجيدية) : سجل م/٢/٢١/٢ صادر
عربى الفرنكى ، مكاتب بتاريخ ٣ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من مدير المجيدية الى
القيودان لورانس ذوب عن بيان مأموريته ، ص : ٢٢٢ ، ٢٢٣ .

— : سجل م/١/٦/٨ صادر المجيدية ، رقم ١٣ غاية صفر ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠)
من المدير الى طاهر قيودان سواري قيد ، ص : ١٠٦ .

الاسكندرية ، وقيل أن هؤلاء « دلا » (٢١) ، وكان يتم اختطاف المعية بهذه التعيينات لتكونهم أجناب وفي رحلات بحرية بعيدة .

وقد جاء توصيف عمل هؤلاء فيما أشارت اليه مخاطبة ادارة المجيدية الى القبودان لورانس زوب بأنه مسئولون عن ادارة سفيرة السفينة مدة احوالها لعهده واعمال الشراع أى الاتجاه والمناورات البحرية وأما الادارة العمومية فهي من مسئولية القبودان المصرى أى السوارى (٢٢) ، على أن هذا التعيين كان يستتبعه وجود أفراد أجناب آخرين فى مهام مساعدة ، وكانت تنتهى مهامهم بانتهاء المهمة المعيّنين لها .

ويرجح أن هذه المهام كانت وهما يعلم خبرة بعض قادة السفن بالبحار فى مناطق بعيدة ، ومن ثم كان ينتخب بعض الأجناب لهذه الوظيفة، وتجدر الإشارة الى أن الربانة المصريين قد قاموا بهذه المهام بعد ذلك . ومن ثم لم يظهر هذا المسمى فى وثائق البحرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، كما يلاحظ وجود ثمة تداخل بين هذه الوظيفة اللاحقة « القلاووظ » (*) ، ولكن اختلفت هذه الأخيرة فى كونها ضمن قوة العمل الدائمة فى السفينة ويرأسها السوارى ، أما محاولة تمييز مأمور السفينة فان ذلك لوجوده فى رحلات طويلة مجهولة للسوارى ، على عكس الخبرات التى يكون قد اكتسبها السوارى مع القلاووظ التابع لرؤاسته .

٤ - القلاووظ :

كانت ترد هكذا فى الوثائق « قلاووظ » ، وأوردتها الأنسى بصيغة « قلاغوز ، قلاوز » بمعنى دليل ربان السفينة (٢٣) ، وذكرته الدكتور سعاد ماهر « قلاووز » وهو الدليل الذى يعرف عند الأوربيين باسم Pilot الذى تأخذه السفن عند دخول الموانئ أو مرورها على السواحل الخطرة أو المضائق ، ويكون عادة من العارفين بفنون الملاحة لتسيير السفن والواقفين على تسيير الرياح ومجارى المياه والتيارات ومن المطلعين على العلوم الفلكية وغيرها ، ولذلك كان يجلس عند البروة (مقدم السفينة) (٢٤) ، بيد أن

(٢١) - : سجل م/١/٤ صادر المجيدية . رقم ١٦ بتاريخ ١٢ هـ (فى التعمد) ١٢٧٨ (مايو ١٨٦٢) من للدير الى مسادة عرفان بك بالمية ، ص : ١٠ - : سجل م/٢/٣ رقم ١٦ تاريخه من للدير الى عرفان بك ، ص ص : ١١٠ ، ١١١ .
(٢٢) - : سجل م/٣/٣ ، مكتوبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من مدير المجيدية الى القبودان لورانس زوب ، ص : ٢٢٢ .

(*) راجع ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان ، ترتيب عمالة السفن .

(٢٣) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٢١ ، ٤٢٨ .

(٢٤) « سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٢٩ ، ٢٨٣ .

هذا السياق يختلف تفسيره في ضوء الظروف التاريخية لفترة البحث حيث ينطبق هذا القول على المرشدين الذين تستعين بهم السفن لمهام مؤقتة من فئات الارشاد التي تتواجد في الموانئ ، على عكس القلاووط الذي كان ضمن قوة عمل السفينة أى تم تعيينه على صفة الدوام ضمن أفراد الطاقم ، أما حين تكمل بأنه « يتواجد القلاووة في السفن ، يكون رؤساء السفن عبارة عن قواد أو مديرين تتعلق بهم ادارة السفن فقط » (٢٥) ، فان ذلك يتداخل مع طبيعة مهام مأمور السفيرة الذي كانت تحتاجه السفن في الرحلات البعيدة ، الغير معتادة المسلك بالنسبة للسواوى .

وفى هذا المجال فان البحوث القانونية تفرق بين المرشد والذي نعني به القلاووط المعين فى طاقم السفينة ، وتذكر أنه مرشد موكل اليه بصفة مستمرة توجيه السفينة وقيادة سكانها (دفتها) ويعرف بالانجليزية Rudder وبالفرنسية Couvernail وما هو الا بحار يختاره الربان من أفراد الطاقم ، ولذا ينظر لأخطائه على اعتبار أنها أخطاء الربان نفسه ، الذى لا ينتسب الى الطاقم (٢٥ م١) ، وهذا على عكس المرشد Pilote وكما هو واضح فان هذا القلاووط كانت تختلف حدود مسئولياته عن مأمور السفيرة الذى كان مسئولاً عن انجاح مسيرة الرحلة رهن مهمته المعين لها ، كما تختلف عن طبيعة عمل مرشد الميناء أو المخفيق التى كانت رهنًا بمساحة مائية محددة .

نخلص من ذلك الى أن القلاووط كان من أفراد الطاقم الدائمين ومسئولا إمام السواوى عن المهام الارشادية للسفينة أثناء رحلاتها البحرية .

٥ - الحكيم :

كان يرد هكذا فى الوثائق « حكيم » ويقصد به طبيب السفينة ، وقد أشارت وثائق المجيدية الى تعيين حكيم بكل سفينة قبل أغسطس ١٨٥٩ ، وقد كانت ماهيته الشهرية ٥٠ قرش بالإضافة الى ٤٥ قرش بدل تعيين ، ويرجع أن هؤلاء الأطباء كانوا فى بداية الأمر من الأجانب ثم تم استخدام مصريين حيث جاء فى إحدى المكاتبات المؤرخة أول يوليو ١٨٦٠ م أنه « صار تعيين أول حكيم من الحكماء أبناء العرب وفى يومين من تاريخه يتوجه للسويس » (٢٥ م٢) ، وكان المتبع فى ذلك هو مخاطبة البحرية التجارية

(٢٥) المرجع نفسه ، ص : ٢٨٤ .

(٢٥م١) دة محمد كامل أمين ملحق : الملاحية الداخلية في التشريع العربى . . .

ص : ص : ١٢٢ ١٢٣

(٢٥م٢) دار الوثائق القومية (دواوين المكاتبات - مجيدية) : سجل م/١٦/٨ صادر =

لمجلس عموم الصحة كى يتم ترشيح ما تحتاجه من الأطباء (٢٥ ٢٣) ، وبعد أن ساءت أحوال الشركة الجديدة تم اقتصار تواجد الأطباء على اثنين فقط فى مينائى السويس وجنـه بالبحر الأحمر لتلبية الاحتياجات بدلا من تواجدهم بكل سفينة (٢٦) ، وأيضا وجد الطبيب كانت ترافقه اجزاجة (اجزاخانة - صيدلية) لصرف الأدوية الطبية التى تقرر للمرضى من الطاقم أو الركاب ، وهو الذى يقرر مدى الراحة التى يحتاجها المريض من أفراد الطاقم فى ضوء احتياجاته المرضية ، وكان يعاونه ضمن تشكيل الطاقم فرد يقال له « تومرجى » أو « تمارجى » .

وفى عهد اسماعيل باشا حيث تم تأسيس الشركة المصرية ، اتخذ مجلس ادارتها قرارا فى صفر ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) « بأن يكون بكل سفينة واحد حكيم برتبة يوزباشى وماهيته شهرى ٧٥٠ قرشا (٢٧) ومع التحول الى الشركة العزيزية التى زيلت أعداد سفنها ، ويرجع علم وجود الأعداد المطلوبة من الأطباء المؤهلين ، ولذلك اضطرت الى استصدار أمر كريم من اسماعيل باشا بتاريخ ١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٦) بالاستعانة بالتلامذة المتفوقين فى المدرسة الطبية ، وكان منهم شخص يدعى أحمد عمر تم الانضمام عليه برتبة ملازم أول لحضى أكثر من عام على استخدامه بأحدى سفنها (٢٨) ، وكانت قد اضطرت للإعلان عن حاجتها لأطباء بإمحية شهرية من ٢٠ الى ٢٥ جنيها (٢٩) ، ولعل هذا التدرج فى قيمة ما أعلنت عنه الشركة كمرتب للطبيب كان يعكس الأهمية التى أولتها البحرية التجارية المصرية للرعاية الصحية فى السفن ، حتى بدا وجود الطبيب أساسيا فى أطقم السفن (*) .

-
- = عربى الفرنكى الادارة ، بتاريخ غرة يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الدوقور بوليل الحكيم ، ص : ٢٢ .
- سجل م/٢/١/٦ رقم ٨٥ بتاريخ ٤ ربيع الثانى (١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) من المدير الى سوارى وايدو جفة ، ص : ٣٥ .
- (٢٣٥) - : سجل م/٢/٤/٦ وارد للجديدة ، رقم ١١٦٤ فى ٥ ص (صفر) ١٢٧٦ أغسطس ١٨٥٩ ، من الترسانة الى للجديدة ، ص : ٥٠ .
- (٢٦) سجل م/٣/١/٦ صادر عربى الفرنكى ، رقم ٥٢ فى ٢٩ ربيع أول هـ (نوفمبر ١٨٦١) من المدير الى حسن أئندى الحكيم ص : ٨٤ .
- (٢٧) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عزيزية) : محفظة دون رقم أو عنوان ، قرار جمعية القومانية المصرية نمرة ٩/١٦ صفر ١٢٨٠ هـ .
- (٢٨) - (ديوان محية) : دفتر ١٩١٩ أولس عربى ، أمر كريم ، رقم ٩ بتاريخ ١٩ بىداى أول ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٣) من الجزيرة الى ديوان الداخلية ، ص : ٢٠ .
- (٢٩) خدمات - عزيزية - : محفظة قرارات مجلس الادارة ، صورة قرار بتاريخ الثلاثاء ١٠ رجب ١٢٨٢ (نوفمبر ١٨٦٥) .
- (*) راجع ملحق رقم (٤) ، ملحق رقم (٣) بيان ترتيب عمالة السفن .

وتجدر الإشارة الى أنه كان يرد في اعلانات مصلحة وإبورات البوستة الحدودية تنويها عن وجود « طبيب ماهر » بكل سفينة « وخادمة » لخدمة الحريم (٣٠) ، ونظرا لهذه الأهمية فقد دأبت المراجع القانونية على اعتبار الطبيب ضمن الفريق الرئيسى المسئول فى السفينة ، واعتبره البعض منها فى حكم ضابط الملاحة ويلحق بهم ، وهو رغم استقلاله فى عمله الفنى الا أنه يخضع للربان من الناحية الادارية (٣١) .

٦ - الخوجة :

من أفراد الطاقم وهو يقابل الضابط الادارى (٣) Paymaster وقد كانت مسئوليته عن تحرير يومية السفينة التى يعتدها السوارى وفيها تفاصيل حركة السفينة فى رحلاتها البحرية بالإضافة الى مسئوليته عن دفاتر وسجلات أخرى منها دفتر الأمد (الماكل) والرفت ، وكان يترتب على حركة هذه الدفاتر ما يتم صرفه لكل فرد من أفراد الطاقم من مستحقات مالية أو عينية ، وهو المسئول عن المراجعات والتسويات مع ديوان العموم (٣٢) ، وقد كان يساعده فى تأدية مهامه مساعد كان يقال له « مخزنجى » أى أمين المخزن ، فى غالب الأحيان ، وتجدر الإشارة الى وجود مساعد بلوك وكان من بين الصف ضباط (الكدكلية) ويعنى أمين بلوك أى قسم (٣٣) ، ويل رتبة الملازم ، وكان من مساعدى الضباط ولكن دون اشارة واضحة لمساعدته الخوجة أو أنهم .

٧ - المهندسون البحريون :

هم الأشخاص الذين يتولون اداة آلات السفينة (٣٤) ، وقد كانوا ذو أهمية خاصة لاستخدام البخار فى السفن التجارية ، ولذلك كانت

- (٣٠) الجرائد : العدد ٢٢ بتاريخ الأربعاء ١٢ ربيع الأول ١٢٨٨ هـ / ٣١ مايو ١٨٧١ .
(٣١) د. أمية صفلى : مرجع سابق ، ص : ٢١١ ، - د. طلعت النقيى : دوس فى القانون البحرى ص ٢٤ ، - د. نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .
- د. طلعت النقيى : دوس فى القانون البحرى ص : ٣٤ ، - د. نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .

- (٣٢) أفاد بذلك بعض المسئولين فى أكاديمية النقل البحرى اثر مقابلة أجراها الباحث .
(٣٣) دار الوثائق القومية (دواوين : الخدمات - مبيدية) : سجل م/٢/١/٢ صادر عنى أفزكنى ، رقم ١٨ و (ذو الحجة) ١٢٧٨ هـ (مايو ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى يعقوب أفندى وكيل المصلحة ، ص : ١٠٠ . وللمزيد راجع ما سيتم تناوله فى « التبيينات » من هذا الفصل .
- سجل م/١/١/٢ حسناور عربى قلم الادارة ، رقم ٥٠٨ فى ٦ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى إبراهيم قبووان سوارى حجاز ، ص : ٢٤٤ .
(٣٤) د. حلمى محروس : مرجع سابق ، ص ٢ ، ص : ٣١٧ .
(٣٤) د. نجيب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٣ .

اعدادهم تتراوح بين ٣ - ٤ مهندسين في السفينة الواحدة ، فهم أربعة في السفن الكبيرة ، وكانوا ثلاثة في المتوسطة أو الأصغر (*) ، وهنا تجدر الإشارة الى أن النظم المتبعة في إنجلترا ، كانت تنص على وجود ثلاث شهادات بحرية هي مهندس أول ممتاز ، ومهندس أول ثم مهندس ثان ، وكان يشترط للمهندس الثاني تمضية أربعة سنوات في الورش ونصف السنة في البحر ، ويشترط للمهندس الأول تمضية سنة ونصف أخرى في البحر للتقدم لامتحان مهندس أول ممتاز ، ويعفى حامل الدرجة الجامعية من نصف مدة الورش ، أما في فرنسا فكانت توجد ثلاث درجات أيضا مهندس أول وثاني وثالث ويشترط لامتحان مهندس ثالث تمضية أربع سنوات في البحر .

٨ - التلامذة البحريون (ثلاثة سرك) :

ارتبط تواجد التلامذة البحريون في السفن التجارية بمحاولة النهوض بالأمور الملاحية في عهدى سعيد باشا ، واسماعيل باشا ، حيث كان ذلك مقترنا باحياء التعليم البحري(**) ، وكان على السفن التجارية أن تقوم بدور في هذه النهضة ، لذا نصت لوائح البحرية التجارية المصرية على أن يوضع في سفنها تلامذة بحريون وبما لا يزيد عن ستة تلامذة في كل سفينة (٣٥)، وكان ذلك يعنى اكسابهم التدريب العملي في البحر ، وحسبما جاء في الأوامر الحديوية فإن المدة التي كان يقضيها كل تلميذ في السفن كانت تتراوح بين سنة ونصف الى سنتين (٣٦) .

وقد ذكر البعض أنه كان يتم قبولهم في المدرسة وهم في سن الثالثة عشرة أو الرابعة عشرة وكانت مدة الدراسة ٣ سنوات ، وبعد تخرجهم كانوا يرقون الى رتبة « أسبران » أى طالب ممتاز ويتم توزيعهم على

(*) راجع ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) يبين ترتيب عمالة السفن .
 (**) مع تولى سعيد باشا الحكم اهتم بإنشاء مدرسة بحرية غير أنها أمضت في أوامر حكمه ، الى أن عاد الاعتماد بها ثانية وبصورة أكبر في عهد اسماعيل باشا ، وكانت بدايتها على ظهر السفينة « الزخ نمرة ١ » واختير لها ٢٢ تلميذاً ممن أمثروا دراساتهم الابتدائية في مدرسة الاسكندرية ، نقلوا بعد ذلك الى واپور النيل الذى سعى اليوم ، ثم نقلوا بعد ذلك الى الباخرة « شيرجهد » بالسويس ، الى ان تم افتتاح مدرسة في ترسانة الاسكندرية تحت نظارة الانجليز ماكيلوب McKillop ثم تولى نظارتها المصري عبد الرزاق مايو ١٨٧٥ - أبريل ١٨٧٩ ، وكانت تتبع منذ انشائها ديوان المدارس ثم أصبحت منذ أواخر مايو ١٨٧٥ - أبريل ١٨٧٩ ، وكانت تتبع منذ انشائها ديوان المدارس ثم أصبحت منذ محرم ١٢٨٦ هـ/ ١٨٦٩ م تابعة لديوان البحرية - السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص - ص : ١٥٥ - ١٦٠ .

(٣٥) راجع نظامات الفرقة المصرية ، - نظامات بالجزيرية ،

(٣٦) أمين سامي : مرجع سابق ، ص ٢ من ج ٤ ، ص : ٨٣٥ .

السفن (٣٧) ، وتأتي علاقتهم بالطاقم من كونهم يتواجدون على ظهر السفينة أثناء تأدية العمل البحري ، وقد اعتبرهم البعض ملحقين بضباط الملاحة حيث يمارسون اختصاصات الضباط ولكن تحت إشرافهم (٣٨) ، وهم الذين كانت تعنيهم وثائق البحث « بتلامذة سرك » وتراوحت أعدادهم الفعلية في كل سفينة بين ٢ - ٣ تلميذ (٣٩) ، وأما أعمالهم فكانت تشمل التدريب والعمل في مجمل أقسام السفينة ، أما القول بأنهم بتلامذة سرك ، فإن ذلك يرجع من كونهم عوملوا وفق نظم دفترية خاصة بمتابعة حالة كل منهم على حدة ، أو لكون عملهم بصفة مؤقتة وهنا بمدة تدريبهم ، حيث كان يحل بدلا منهم آخرون .

٩ - الباشا رويسا :

الكلمة ذات مقطعين أولهما « باش » أو الباش من التركية أى الراس وتستعمل بمعنى الرئيس وذلك بوضعها قبل اسم الصنعة أو الوظيفة مثل باشكاتب ، وإذا جاءت فى آخر الكلمة مثل حكيمباشى يلحق بالشيخ ياه (٤٠) ، والقياس بهذا الشكل ينقلنا الى التطبيق وفق المقطع الثانى فيكون باش ريس أو ريس باش ، ولكن ريس ذاتها تحمل معنى اللفظ فى الدلالة على الرئيس أى مرادفة للباشى ، ومن ثم فلا يمكن تفسير هذا فى ضوء اللغة وإنما فى ضوء مصطلحات رجال البحرية ، ففى السفن قبل استخدام البخار كانت تنقسم وتب الكدكلية (الصف ضباط أو ضباط الصف) الى « ريس كامل » يقف على خنمة أكبر « صارى » ، $\frac{1}{4}$ ريس على الصارى الأمامى ، $\frac{1}{2}$ ريس على الصارى $\frac{1}{4}$ ريس يقوم بلم (جمع) الشراع مع الأنفار البحرية (٤١) ، وهذا يعنى أن فئات الرويسا تشارك معا فى توجيه وقيادة السفينة بصفتهم مساعدين ، وكان من أثر تعدد هذه الفئات التى تحمل لفظ ريس بين مقاطعها أن أقرن كبيرهم أو أعلاهم مرتبة بالكامل أى باش ريس ويتبعه الآخرون تبعا لأهمية الصارى الذى يقوم بخدمته كل منهم .

وتجدر الإشارة الى أن كلمة ريس Rais هى من الكلمات العربية التى دخلت الأوروبية ، وكان يقال قديما القبطان أو الرئيس أى المسئول

(٣٧) د - أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٥ . وللمزيد حوله للمدرسة ومختلف النظم : السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ص - ص : ١٥٥ - ١٩٢ .

(٣٨) د - غريب بكير : مرجع سابق ، ص : ٢٧٢ .

(٣٩) راجع ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان ترتيب عمالة السفن .

(٤٠) د - أحمد الصعيد سليمان : مرجع سابق ، ص : ٣٦ .

(٤١) د - أحمد عبد المصنف محمود : للرجع السابق ، ص : ٦٨٣ .

عن توجيه السفينة سواء بالريش أو بالمجاديف وكذلك عن الرسو (٤٢) ،
وعامة فبعد استخدام البخار حورت هذه المسميات في السفن البخارية الى
« باش ريس » ويليهِ في الأهمية والمسئولية الرئيس ، ثم اختصر الرشح ريس
الى « دريس » ثم بحرى ماهر وأخيراً بحرى (٤٣) .

وقد استحدثت في السفن البخارية مسميات لوظائف أخرى منها
« ربح ريس ارمه » ، ويقصد به المسئول عن الأدوات التي تشمل المكونات
النابتة والمتحركة في صواري وتند وستائر السفينة ، وكذلك « البكرات
والسلاسل » وما يكون في عدادها (٤٤) .

كما أنه في حالة الإشارة الى تواجد باش ريس واحد في السفينة ،
فإن ذلك يكون في بعض الأحيان لأنه قد يشترك أكثر من فرد في حمل
نفس الرتبة في أحيان أخرى من الفئات التالية (الارمة - البوم) وإذا
كان قد وجد ربح ريس ارمه ، فقد وجد كذلك « ربح ريس دومن » (٤٥)
وهذا يكون مسئولاً عن دومان السفينة أى دفتها ، وهذا يقودنا الى الدومنجية
وغيرهم في المنصر التالي .

١٠ - الدومنجية :

وهي من التركيبة نسبة الى « الدومان أو دومن » : دفة السفينة (*) ،
و « البجي » أداة صفة النسب للصنعة ، أى القالمون على ادارة وملاحظة
دفة السفينة (٤٦) ، وفي وثائق البحرية التجارية المصرية كان يتم تعيين
« دومنجي باشا » أى ريس ، يليه « دومنجي ثانى » ، وذلك في كل سفينة ،
بالإضافة الى أنفار دومنجية تتراوح أعدادهم بين ٤ - ٨ (٤٧) حسب
احتياجات كل سفينة ، وكان هؤلاء يتعاونون فيما بينهم في تشغيل الدفة
وتوجيه السفينة ، وقد جاءت بمؤلفات الأدميرالية البريطانية أنه كان يتولى

(٤٢) ٢ - أنور عبد المليم : مرجع سابق ، ص : ١٦٦ .

(٤٣) د - أحمد عبد المنصف محمود : للرجع السابق ، ص : ٦٨٣ .

(٤٤) للمزيد : الأدميرالية البريطانية : الفن البحري العام ، ج ١ (١٩٦٥) ، ص -

ص : ٣١٥ - ٤٢٥ .

(٤٥) راجع ملحق رقم (٢) ، رقم (٣) بيان عمالة السفن .

(*) ويطلق على دفة السفينة « السكان » ، وقيل بأنها أصح من كلمة « الدفة »

« المزلت » . أميل لودلج : البحر المتوسط ، ترجمة عادل زعير ، دار المعارف ، مصر

١٩٥٢ ، حاشى (١) ص : ٩ .

(٤٦) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٣٦٢ ، وللمزيد حول تفاصيل المهام :

الأدميرالية البريطانية - التخصيص في الفن البحري ، ص : ٤٨ ، ٤٩ .

- الفن البحري العام : جزء ٢ ، ص - ص : ١٠٦٢ - ١٠٩٧ .

(٤٧) راجع ملحق رقم (٣) بيان عمالة السفن .

الرئاسة صف ضابط بحرى ، وكان يوجه فى كل نوبة عمل ضابط عليه مراقبة مؤشرات وعدادات الاتجاه (٤٨) ، وقد وجد دومنجية من بين الأجانب فى بعض الفترات •

وعلى الرغم من هذا التخصص المحدد ، فإن الوثائق قد أشارت الى أن الدومنجي الثانى والربع ريس دومنجي ، كانا يقومان بحياكة القماش الذى يلزم للنند كالخيام والأشعة ، مع بعض الأنفار البحرية أحيانا ، وذلك فى ورشة بتوكيل السويس أو ورشة التريزية بالاسكندرية (٤٩) ، وذلك بالإضافة لتخصصاتهم الأصلية •

١١ - يلكنجية :

وهي من التركية حيث يلكنجي النوتى المهيب للشرع ، وهي بصفة النسب لمن يقوم بتشغيل وملاحظة اليكن : قلع أو شراع السفينة ، وكان يوجد يلكنجي واحد بكل سفينة ، وذلك حسب بيان العمالة (٥١) ، وإن كان يرجح وجود مساعدين له ، وذلك لاحتياج الأشعة لطاقة عمل أكبر ، سواء لأحجامها أو تعددها ، وقد يكون هؤلاء قلة من بين الأنفار البحرية الذين تراوحت أعدادهم بين ٣٠ - ٤٠ بكل سفينة •

١٢ - الباش سفرجية :

ويعنى به الرئيس المشرف على من يقدمون وجبات الطعام فى السفينة ، وفى بعض الأحيان كان يطلق عليه « الباش سفرجية وباش سقاوات » ويقصد به المسئول الأول عن الماكل والمشرب وكان يتم تعيينه ضمن أفراد الطاقم (٥٢) ، على أنه يلاحظ أن تقديم هذه الاحتياجات سواء بالنسبة للطاقم أو الركاب كان يتم فى بعض الأحيان عن طريق متمهدين ، وفى أحيان أخرى عن طريق مختصين فى السفينة (*) ، وفى كلتا الحالتين فإن هذا « الباش » كان المسئول الأول أمام السوارى عما يتم تقديمه على ظهر السفينة ، وتجدر الإشارة الى أنه كان يتم فى بعض الأحيان تعيين خادم يقال له « كمرير أو قمرير » للرجال ، وفى أحيان أخرى كان يتم تعيين

-
- (٤٨) الادمية البريطانية : التخصص فى الفن البحرى ، ص - ص : ٤٨ - ٥٠ •
(٤٩) دار الوثائق (دواوين الخدمات - عزيزية) : مظفة الوايووات ١٨٦٥ - ١٨٦٧ •
ذئقة بتاريخ ٢ رمضان ١٢٨٢ هـ (يناير ١٨٦٧) أمر ادارى من وكيل العموم الى توكيل السويس بخصوص تدريب دومنجية أبناء عرب بدلا من الأجانب •
(٥٠) محمد على الأسي : مرجع سابق ، ص : ٥٥٢ •
(٥١) راجع : ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان عمالة السفن •
(٥٢) راجع : المصدر نفسه •
(*) سيتم تناول المزيد فى المصنر الخامس « التمينات » من هذا الفصل •

خادمة « كمريرة أو قمريرة » لخدمة النساء (*) ، وقد وجدت هذه التعيينات بشكل خاص في سفن الشركة العزيرية ربما للتطور الملحوظ الذي شهدته سفن هذه الشركة للحاق بما كان في السفن الأجنبية .

١٣ - الباش عطشجي :

قيل أن الكلمة في الأصل التركي كانت أتشجي وتعني وقاد ، وقالها العرب « عطشجي » جريا على ما اتبعوه في التعريب من قلب الهمزة المفخمة « عينا » (٥٣) ، وحسبما جاء في الوثائق فإن الباشعطشجي كان الرئيس المسئول عن الذين يقومون بالتزيت والصيانة لأدوات وآلات السفينة (٥٤) ، وكان يطلق على مساعديه عطشجية وكانت أعدادهم تتراوح بين ١٢ - ١٨ فردا في كل سفينة (٥٥) .

١٤ - عشبي اول وثاني :

يرجع أنهما كانا مسئولان عن تجهيز مستلزمات التشغيل البخارى من فحم وزيت حيث المسئولية الأولى للعشبي اول ، وثانيه العشبي ثانى ، غير أنه كان تواجد الاثنان في السفن الكبار ، واحدهما فقط في السفن الأصغر (٥٦) ، وفي بعض الأحيان كان يقال كمورجي وتعني الفحم أي المسئول عن اعداد الفحم في الموقد البخارى وهى مأخوذة عن كومورك : مخزن الفحم وتختلف بطبيعة الحال من كومر كجي التي تعني مدير الجمارك (٥٧) .

١٥ - قنديل جاويش وولادجي :

يرجع أنه كان الفنى المسئول عن الاشعار البخارى ومراقبة التشغيل والتزود بالوقود ، وذلك لتلازم مهام قنديل الاشعال مع طبيعة عمل الوقاد بمقابلها التركي الأتشي ، وكان القائم بهذه المهام شخص واحد ، يتحتم تواجده في كل سفينة بخارية (٥٨) .

(*) كمريرة أصلها افرنجي دعى بالفرنسية Camérière ، ولكن في مصطلحات البحرية كان اقتباس التركية قامة أو الكمرة حجرة السفينة ، ويقال قامروت خادم حجرة السفينة ، وثمنا للاحتكاك بالقانون الفرنسى قيل فى مصر كمرير وكمريرة .

(٥٣) د. أحمد السعيد سليمان : مرجع سابق ، ص : ٢١ . ، محمد على الأسي : مرجع سابق ، ص : ١٠ .

(٥٤) دار الوثائق (جواوين الخملات - عزيرية) : بحفلة الوايورات ١٨٦٩ - ١٨٧٢ ، وثيقة مؤرخة ٢٤ ربيع أول ١٢٨٧ هـ (يروية ١٨٧٠) بخصوص حادث وايور للحلة وصيانته .

(٥٥) راجع ملحق رقم (٢) و ملحق رقم (٣) بيان ترتيب عمالة السفن .

(٥٦) المصدر نفسه .

(٥٧) محمد على الأسي : المرجع السابق ، ص : ٤٨٤ - ٤٨٥ .

(٥٨) ملحق رقم (٢) و ملحق رقم (٣) بيان عمالة السفن .

١٦ - عنبرجية :

وهم الذين يقومون بخدمة وحراسة السفينة في أقسامها المختلفة (٥٩)، ويطلق عليهم Hammock Stowers ويرأسهم الباش عنبرجية، أما أعدادهم فكانت تتراوح بين ٦ - ١٠ أفراد حسب احتياجات كل سفينة (٦٠) .

١٧ - قلفاط :

يرجع اشتقاقها عن التركية حيث « قالفات ، قالفات أيتك ، قالفات تلامق » تصلح السفينة والجلفطة والزخرفة ، ويقال « قالفاتجى : أى مصلح السفن » (٦١) ، وأن هذا الشخص هو الفنى المسئول تحديدا عن أعمال الجلفطة أو القلفطة ، وهذه الأعمال كانت عبارة عن حشو الكتان الجليل بالقطران أو الشمع ووضعه بين ألواح السفن لمنع تسرب المياه الى داخل السفن بالإضافة الى أعمال الطلاء الجزئية (٦٢) ، وكان واحد بكل سفينة ، وتسند له - فى حالة نقص أفراد الطاقم - مهام « المرتقوز » ويشار له فى هذه الحالة قلفاط ومرتقوز (٦٣) .

١٨ - المرتقوز :

يرجع أنه المختص بأعمال الحلاوة والتي تشمل تثبيت المسامير والمثبتات الحديدية والخشبية فى أجزاء ومقاطع السفينة ، وإجراء الصيانة اللازمة لها ، بالإضافة الى المكونات المعدنية الأخرى وما يتصل بسلامتها وتزيينها ، وكان يعين لهذه الوظيفة فرد واحد بكل سفينة ، وفى بعض الأحيان كانت تسند أعماله للقلفاط (٦٤) .

١٩ - انفاسر البحرية :

وهؤلاء كانوا بقية أفراد الطاقم المحدد لكل سفينة ، وقد تراوحت أعدادهم بين العشرين والثلاثين فردا (٦٥) ، وهم من الأفراد العاديين ولكنهم مهينون للعمل البحرى ، يتم توزيعهم على مجمل أقسام وجماعات السفينة ، حيث أنهم يقومون بالأعمال المساعدة .

-
- (٥٩) الأدميرالية البريطانية : الفن البحرى العام ، ج ١ ، ص : ١٢٣ .
 - (٦٠) ملحق رقم (٢) ، ملحق رقم (٣) بيان عمالة السفن .
 - (٦١) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٠٤ ، ٤٢١ .
 - (٦٢) السيد سيد دياب : مرجع سابق « حاشى (١) ص : ٣٦ .
 - (٦٣) راجع : ملحق رقم (٣) بيان العمالة فى صفر ١٢٨٥ هـ .
 - (٦٤) نفسه ، ملحق رقم (٢) بيان عمالة السفن جمادى ثانى ١٢٨٧ هـ .
 - (٦٥) نفسه .

٢٠ - وظائف أخرى :

ومن هذه النوعيات « امام » لتأدية الشعائر الدينية بأن موسم الحج (٦٦) ، وهو ليس ضمن أفراد الطاقم الفني والادارى ولكنه ضمن الهيئة العامة .

ثانيا - نظم وظروف الاستخدام بالسفن :

فى أعقاب تناول طاقم السفينة كل حسب تخصصاته ومسئولياته ، كان من الضروري الوقوف على نظم وظروف استخدامهم فى البحرية التجارية ، ومن خلال استقراء القرارات والفرمانات واللوائح الأساسية والقرارات المتعلقة بالبحرية التجارية المصرية ، اتضح أنه وجدت نظم كانت تحدد استخدام هذه العناصر الملاحية ، وقد نصت فرمانات المجيدية والعزيرية على ضرورة استخدام الضباط والعساكر من بين العاملين فى « الدونما » السلطانية فى الامتانة ومصر ، وحسبما ورد « أن يكونوا من ذوى المعلومات الكافية والمكانات الصحيحة » (٦٧) ، بينما أكد واقع التطبيق ، وما جاء فى لائحة الشركة المصرية بهذا الشأن - قصر الاستخدام على المصريين وكانت أعداد الجنود تتراوح عند التجنيد بين ١٨ - ٢٠ سنة (٦٨) ، وكان يتم اقرار احاقهم للعمل بالسفن التجارية بناء على ترشيح مركز ادارة البحرية (٦٩) ، باعتبارهم قد حصلوا من قبل على اذن الحكومة بالعمل فى الدونما ، حيث كان يتم احتساب مدة استخدامهم بالمبى ، وتعتبر خدمتهم اللاحقة بالسفن التجارية امتدادا لها (٧٠) ، وقد تضمنت الشئ ذاته لائحة العزيرية ، وإن كانت قد أشارت الى الدونما السلطانية فى اتساق مع فرمانات الشاهانية ، وفى نفس الوقت اقرار لوائح تبعية المصرية للرعية العثمانية ، كما أشارت أيضا الى حق الحكومة فى استرداد بعض هذه العناصر فى مقابل اجلالها بدلا منهم (٧١) ، ومن ثم لم تكن ثمة شروط فى استخدام هؤلاء سوى موافقات الانتقال بأشراف ديوان البحرية ، والموافقة الخديوية بالنسبة للضباط ، وفيما عدا هذه العناصر ، تم استخدام التلامذة من المدرسة البحرية ، كذلك استخدام

(٦٦) نفسه ، وسيتم تناول المزيد فى المنصر الخاص « بنقل الركاب » .

وراجع ما سيتم تناوله فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية » .

(٦٧) - لائحة الثانية فرمان المجيدية .

- لائحة الرابعة فرمان العزيرية .

(٦٨) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٠٠ .

(٦٩) البند التاسع من أمر تأسيس الشركة المصرية .

(٧٠) المصدر نفسه ، البند الخامس .

(٧١) البنود ٤٨ ، ٥٥ ، ٥٦ نظامات العزيرية .

مصريين من غير الدونما في العريزية ، ثم الأجانب بدءا من الشركة المجيدية
دونما ورود ذلك بالفرمانات .

فبالنسبة للتسليمات البحرية ، فقد اتفقت لائحة الشركة المصرية
والعريزية على ان عددهم يكون ستة بدل سفينه، وان ما لولائهم وملبسواهم
وماهياتهم تكون على نفقة الحكومة (٧٢) ، وقد كان هؤلاء من بين أهلاء
دوى الرعويه وكان الحاقهم يهدف الى تسريبهم البحرى ، ومن ثم كان
الحاقهم هذا لا يعتبر مشاركة فى ادارة السفينة ، قدو ما كان جزءا من
طموح الاهداف المصرية فى الارتقاء بالتعليم البحرى وقامت البحرية التجارية
بدور هام فى تنفيذه ، باعتبارها ملكية مصرية ، وكان دورها هذا متزامنا
مع اهتمام الحكومة بأمر المدرسة البحرية .

وفى هذا المجال فان استخدام العناصر المصرية فى طاقم السفينة من
غير المتعين الى الدونما ، كان يتم فى حالة الحاجة الى أعداد تفوق المأخوذة
من الدونما ، وفى هذه الحالة كانت تجرى اختباراتهم النظرية والعملية
على ظهر السفينة ، وفى حالة نجاحهم كانت توقع معهم عقود العمل البحرى،
توضح بها كافة شروط الاستخدام من نوع الوظيفة وفترة العمل والمأهية
وال مكافآت وغيرها .

أما بالنسبة للعناصر الأجنبية ، فإنه لم ترد اشارة صريحة
لاستخدامهم ، وإنما ضمنا فى لائحة الشركة العريزية ، وذلك فى تخصص
الهندسة الميكانيكية ، أى المهندسين ، وذلك حين أشارت الى أن « خدمة
الوايووت (أى السفن البخارية) ، يكون من المصريين ما عدا مهندسى
الميكانيكا ، فإنه حسبما يتوافقى استعمال من يلزم سواء كانوا مصريين
أو خلافيهم » (٧٣) ، وهذا يعنى فتح المجال أمام استخدام المهندسين
الأجانب ، وهو ما أكده الواقع الفعلى على النحو الذى ورد ذكره فى مناقشة
التخصصات ، ويمكن القول بأنه من خلال هذه النظم يمكن الوقوف على
عدة ملاحظات :

أولا : هدفت نصوص الفرمانات واللوائح الى تغليب العناصر المصرية
العثمانية فى أطقم السفن التجارية وذلك لايجاد تناسق بين ملكيتها المحلية
وعناصر مستخدميه ، وأن ادارة البحرية التجارية المصرية ، قد سجلت
بهذه النصوص وعيا فى التشريع يحقق سيادتها ، وهى بذلك تختلف مع
النصوص الواردة بالقانون البحرى العثمانى الذى كان معمولاً به والذي لم

(٧٢) - المادة الخامسة أمر الشركة المصرية .

- البند ٦٢ نظمات العريزية .

(٧٣) المصدر نفسه ، البند ٦٥ .

يشتترط مثل هذه الضرورة ، حيث لم يحدد في هذا المجال سوى التعاقد بالشروط التي يتفق عليها طرفا التعاقد المستخدم والادارة ، ومن ثم فان هذا الاختلاف في روح التطبيق طبقا للوائح ، يوجب التحفظ ازاء ما يورده البعض استنادا لنص القانون البحري دون النظر الى الممارسة العملية التي اوجبت التحفظ ، فعم قوله بأن السفينة المصرية كان لها « ٠٠ دائما أن تستخدم أى شخص مهما كانت جنسيته في وظائف الربان أو ضباط الملاحة أو المهندسين البحريين أو البحارة ، وكل ما (ورد) على السفينة من قيد في هذا الصدد ، أن يكون الربان والضباط والمهندسون حاصلين على الشهادات التي تؤهلهم لتولى وظائفهم » ٠٠ ثم أورد الحقيقة التي مفادها « أن جنسية رجال البحر ليست مما ينظر اليه لدى منح السفينة الجنسية المصرية (العثمانية) » (٧٤) .

كذلك أورد الرأي ذاته أن القانون البحري (*) قد أحسن في علم أخذه بقاعدة الطاقم الوطني وعبر عن ذلك بقوله « ٠٠ قد أحسن المشرع المصري صنعا ، لان مصر فقيرة الى مصانع بناء السفن ، وهي اذا اشترطت هذه القاعدة فكأنها تغل نفسها بقيد يجعل مستحيلا على أبنائها أن يكونوا لهم بحرية تجارية تكون عدتهم عند الشدائد » (٧٥) .

وعلى العكس من ذلك ، فقد امتلحت آراء أخرى تمصير الطاقم (٧٦) . وهو ما أثبتته واقع الظروف التاريخية التي كانت تشهد امتيازات الأجانب على حساب المشروعات المصرية ، بالإضافة الى تدخلات القناصل.

(٧٤) د . أحمد عبد الهادي : جنسية السفينة ٠٠ مجلة الحقوق ، السنة الثانية ، العدد الأول يناير - مارس ١٩٤٩ ، ص ٦١ ، ٦٠ .
(*) كانت المادة ٦٥ الواردة بالقانون البحري ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) التي لم تنس لها غالبية المراجع القانونية هي نفس النص الوارد في الطبقات التالية التي استندت لها البحوث القانونية ، وتذكر شروط استخدام قبطان السفينة وضباطها وملاحها يكون أبنائها بدفتر أسماء البحريين أو بمشاورة للتقاعدين ، فان لم توجد مشاورة بالكتابة ، ولم تذكر شروط الاستخدام في الدفتر ، المذكور يعتبر أن للتقاعدين أرادوا اتباع حرف المحل الذي فيه الاستخدام ، ويحرم المذكور في بلاد الدولة المالية المثلالية أمام ديوان البناء ، لأن لم يوجد أمام جهة الادارة المحلية ويحرم في البلاد الأجنبية أمام قناصل الدولة المالية العثمانية أو وكلائهم ، فان لم يكن لها قنصل ولا وكيل عنه فأمام حاكم المحل الذي من خصائصه ذلك .
- قانون التجارة البحرية ، طبعة يولي ١٢٨٥ هـ ، ص : ١٩ - قانون التجارة البحرية الأولى ، يولي ١٨٨٢ ، ص : ٢١ .

- فيليب جلد : مرجع سابق ، مج ٤ الاسكندرية ١٨٩٢ ، ص : ٤٠٢ - د . محمد كامل أمين ملحق : بجرع القانون البحري وطني ومختلط ، ج ١ ، ص : ١٨٣ ، ١٨٤ .
(٧٥) د . أحمد عبد الهادي : المرجع السابق ، ص : ٦٠ ، ٦١ .
(٧٦) سيجون عبد الهادي : للمارف البحرية ، طبعة دار الفتاة ، اسكندرية ١٩٤٧ ، ص : ١٠٠ ، د . أحمد عبد المصنف منصور : مرجع سابق ، ص : ٧ .

والتعويضات ، وهو ما عانت منه الشركة المجيدية خاصة ، وكان من عوامل تصنيفتها •

وعلى كل فإن الاعلانات التي كانت تصدر عن الشركة العزيرية التي تضمنت لاحتها استخدام المهندسين الأجانب ، كانت تشير الى أنه « • • • » وتب بكل سقينة ضابط وبحارة مشهورون بالمهارة التامة والاستعداد الكامل والدراية • • • من التلامذة الذين حصلوا على العلوم والمعارف البحرية زمن المرحوم محمد علي باشا • • • وبعدها أرسلوا الى أوروبا لتكميل الفنون بها • • • » (٧٧) ، وفي هذا استفادت من الخبرات المصرية المؤهلة •

ثانيا : عملية استخدام ضباط السفن وعمالها من المصريين ، لم تكن تهدف الى تغليب العناصر المحلية فحسب وإنما كانت تهدف الى تولى هذه العناصر الوظائف القيادية والإشرافية بين الضباط ، ومثل هذا الأمر يحسب للإدارة ، وتبدو قيمته على وجه الخصوص ، حين كانت السفن التجارية تشارك في الحروب العسكرية الى جانب الدولنما •

أما بالنسبة للإشارة لاستخدام المهندسين الأجانب فهذا أيضا يحسب للإدارة ، إذ كان يوجد ثمة قصور فعلي في أعداد الفنيين المصريين في هذا المجال ، خاصة وأن غالبية السفن التجارية المصرية تم بناؤها في الترسانات الأجنبية ، ومن ثم فهؤلاء كانوا أقدر على استيعاب وتشغيل آلاتهم البخارية حديثة الاختراع في بلادهم ، وعامة فلم تكن أعدادهم في هذا التخصص سوى قلة قليلة من أعداد الطاقم ، إذ لم تكن أعداد المهندسين تزيد عن أربعة في كبرى السفن ، ولم يزد مساعديهم من الدومنجية عن مثل ذلك ، هذا مع علمنا بزيادة أطقم بعض السفن التجارية عن مائة فرد •

وقد كان استخدام هؤلاء الأجانب يتم عن طريق مخاطبة الشركات المصرية لمثيلاتها الأجنبية بما تحتاجه من تخصصاتهم ودجاتهم الوظيفية ومهندسين أول أو ثواني أو ثوالث أو دومنجية • ، ومن ثم تتم الترشيحات حيث تجرى اختباراتهم في السفن المصرية ويتم توقيع عقد العمل البحري وكان يوقعه ممثلين عن الشركات المصرية وصاحب القعد نفسه وممثلا للشركة الوافدة منها ، ويتم اعتماد القنصل التابع له (٧٨) •

(٧٧) دار الوثائق (مخطوط الأبحاث) : مخطوطة ١٦ ولوائح مصرية ، ملف قويمانية عزيرية ، مستخرج عن الوقائع المصرية العدد ٢٣ بتاريخ ٢٥ الحية ١٢٨٢ هـ / ١٠ مايو ١٨٦٦ •

(٧٨) - (دواوين الغنمات - عزيرية) : مخطوطة مكاتبات إدارية محرر - غاية الحجة ١٢٨٢ هـ ، ترجمة عقود عمل متفرقة باسم كل من جيمس ادولف ادوارد في ٢٤ صفر ١٢٨٢ هـ (١٨ يولية ١٨٦٥) مهندس ثاني ، جوزيف كوبر مهندس ثاني في ٣٠ صفر ١٢٨٢ هـ (٢٤ يولية ١٨٦٥) وآخرون ، للعمل بسفن الشركة العزيرية •

ومن حيث الظروف التاريخية التي لازمت تلك النظم ، فانه تجدر الإشارة الى أنه على الرغم من ورود تلك النصوص ، فانها لم تراعى فى بعض الأحيان ، وكان أبرز مثال لذلك فى الشركة المجيدية وخاصة قبل تعريبها، حيث لم يقتصر عملهم على التواشى الهندسية وانما تعداها لتوليهم قيادة السفن ، وكانت غالبية هذه العناصر من الشركة الفرنسية البحرية المساجيرى (٧٩) ، ويرجع أن يكون ذلك قد ارتبط بتشجيع محمد سعيد باشا ذاته على استخدام هذه العناصر ، أو يكون مرتبطاً بظروف إدارة المجيدية التي كان يتولاها الفرنسي ادوار ديرفيو المدير فى المساجيرى من قبل ، وقد كان ذلك مخالفاً لنص فرمان تأسيس الشركة وشأنها فى ذلك شأن علم مراعاة الباشا التوافق مع السياسة العثمانية اذاه الامتيازات التي منحت للفرنسيين فى عالم الملاحة فى مشروع قناة السويس قبل صدور فرمانات ذاتها •

ومع ذلك فإن مسيرة استخدام العمالة الأجنبية فى آخريات عهده لم تكن كذلك ، حيث أنه بعد لقاء محمد سعيد باشا خطبته فى ١٩ نوفمبر ١٨٥٩ التي أعلن فيها انه يعتبر نفسه مصرياً ويريد أن يربى أبناء هذا الشعب ويجعلهم صالحين لخدمة بلادهم خلعة صحيحة نافعة ويستغنون عن الأجانب (٨٠) ، اتجهت مسيرة الشركة صوب حركة التعريب فخرجت أعداد من المستخدمين الأجانب ، وقد أوضح هذا الخروج خطأ اعتماد الإدارة المصرية على الأجانب ، حيث حدث نقص مفاجئ فى تخصصاتهم ، ولم تكن كوادر الشركة مؤهلة لاحتلال البديل عنهم ، ومن ثم صدرت المكاتبات الى مدير الجهادية منها مؤرخ ١٢ (جمادى الأولى) ١٢٧٦ هـ (ديسمبر ١٨٥٩) بفيده الحاجة الى قبولات (زبانية) من الأهالى ، وأن امتحانهم سيكون فى خلال شهرين أو ثلاثة (٨١) ، ومع ذلك فلم يتوافر اجمالاً الاحتياجات من الجهادية أو الأهالى ، الأمر الذى اضطر إدارة المجيدية لاستبقاء بعض الأجانب الذين قبلوا الاستثمار ولكن حدثت مشاكل بينهم وبين العاملين بالسفن من المصريين على أثر استمرار روح العنف (٨٢) ، وقد أثر ذلك على كفاءة

(٧٩) - (ميجيدية) : سجل م/٣/١ صادر عربى توكيل السويس ، رقم ١٠١ بتاريخ غاية ربيع آخر ١٢٨٧ هـ (أكتوبر ١٨٦١) بيان توزيع الألفار التومنتية ، ص : ٤٠ .
(٨٠) أحمد عرابى : مرجع سابق ، ص : ١٦ .

(٨١) دار الوثائق - ميجيدية : سجل م/٨/١ صادر عربى ، رقم ٢٥ بتاريخ ١٢ ج (جمادى أول) ١٢٧٦ هـ - من المدير الى مدير الجهادية ، ص : ٢٢ .
(٨٢) - : سجل م/٣/١ صادر عربى توكيل السويس ، رقم ٢٤ بتاريخ ٢٠ ربيع الثانى ١٢٧٨ هـ (أكتوبر ١٨٦١) من وكيل السويس الى المدير بخصوص قضية المهندس (برويت) بواجر جقة ، ص : ١٩ .

العمل بالسفن ، ومن ثم لم تحقق الأرباح المنشودة وكان ذلك بداية لتوقف نشاط بعضها ، الى أن تمت تصفية المجيدية وحولت الى مصلحة حكومية ، فتم استيفاء نقص عمالتها من سفن الدونما (٨٢) ، ولكن لم تستمر سفن هذه المصلحة في نشاطها بنفس كفاءة عملها في المجيدية ، حيث أصبح مرورها موسميا رهنا بموسم الحج أو لتأدية بعض المأموريات الحكومية الخاصة .

ومن الظروف التي ساعدت معها حالة العمل بالسفن ، أن محمد سعيد باشا حين وجد عام ١٢٧٨ هـ (١٨٦١ م) أن الحكومة مدينة لمصانع فرنسا وألمانيا بنحو ٣ مليون جنيه ، أمر بتسريح عساكر الجيش واعطاء من يرغب من الحكومة أرضا ومعاشا ، وإحالة الضباط الى المديرية « كمستودعين ينصف مرتباتهم » وتخصيص ما يلزم لهم من الرواتب على الأرض الزراعية (٨٢) ، فكان ذلك وإزعا على ترك بعض مستخدمي السفن للخدمة وفي المقابل حاولت ادارة مصلحة الواپورات الميرية أن توجد بعض الاغراءات لمن بقي منهم فخصصت لأفراد الطاقم نسبة من اجمالي الربح الذي تحققه السفينة (٨٥) ، واستمرت كذلك الى أن انتهى عهد سعيد باشا .

ومع تأسيس الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية في بدايات عهد اسماعيل باشا ، والتي سرعان ما آلت نظيها وموجوداتها الى الشركة العزيرية ؛ وجدت ظروف أخرى أدت الى زيادة أعداد المستخدمين عامة ، فقد تمت الاستعانة بالأجانب في تخصصات الهندسة الميكانيكية في اتساق مع نصوص النظامنة التي وضعتها الإدارة ، وصدقت عليها الحكومة المصرية حسب تفويضها في ذلك بموجب ما جاء بفرمان تأسيس العزيرية ، وقد كانت هذه الاستعانة مرتبطة بزيادة أعداد السفن التجارية وازدهار البحالة التجارية إبان تجارة القطن البحرية بصفة عامة ، علاوة على تشجيع القيادة السياسية للبحرية التجارية ، ولم تكن الاستعانة بالأجانب تخل بالتفوق المهدى الذي كان من نصيب المصريين ، حيث لم تكن نسبة الأجانب سوى « ثلاثة - ثمانية » من اجمالي عدد الطاقم الذي تتراوح بين خمسين وخمسة وسبعين فردا في بعض الأحيان ، وأكثر من مائة فرد في أحيان أخرى ، ومع ذلك فقد أشارت وثائق العزيرية الى استخدام مهندسين

(٨٢) نفسه : مكتبة رقم ١٣ بتاريخ ٢٢ ل (شباط) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى مأمور تصريف الترسية ، ص : ٢٧٧ .
(٨٤) أحمد هادي : مرجع سابق ، ص ص : ١٦ ، ١٧ .
(٨٥) دابر الوثائق (دواوين الختمات - مجيدية) : سجل م/١٠/١٦١ صادر قلم محاسبة المدير ، رقم ١٣ بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ من المدير الى سوارى وإبواب قبارى غير بيان ما تم تخصيصه من اجمالي الأيراد ، ص : ١٠٧ .

« أولاد عرب » ، ممن أحضروا من الميرى ، وأنهم يعاملون فى حقوقهم مثل المهندسين الأجانب (٨٦) .

وقد اتبعت ادارة العزيرية سياسة نقل الخبرات الأجنبية للعناصر المحلية ازاء أولئك الذين كانوا يشغلون وظائف فنية مساعدة للمهندسين ، ونعنى بهم الدومنجية والذين كانوا يقومون بعمل الأشربة ، حيث كان يشغل بعضها الأجانب ، فصدرت التعليمات فى ٢ رمضان ١٢٨٣ هـ (يناير ١٨٦٧ م) ، بالاسراع فى تعليم (أبناء العرب) ، وذلك حتى يمكن الاستغناء عن الأجانب الذين كانوا اثنين بكل سفينة (٨٧) ، ويرجع أن هذا الأمر لم يكن تنصبا للجنسية المحلية فقد ما كان سعيا للتغلب على الظروف المالية التى عانت منها الشركة آنئذ ، إذ كان هذا التدريب يقتصر على أفراد الطاقم دون زيادات فى أعداد العاملين وبالتالي فقد كان ذلك جزءا من اجراءات استهدفت انقاص الأعداد بصفة عامة ، وقد اقترنت هذه الاجراءات بقرارات أخرى منها القرار الصادر بتاريخ ٢٧ ربيع الآخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) ، والذي قضى برقت الذين سبقوا استخدامهم للعمل بالشركة وكانوا من قبل مرفوتين من خدمة الحكومة (٨٨) ، كما تم انقاص أعداد المستخدمين فى السفن فأصبحوا فى ٥ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨ م) نحو ١٨٦٣ فردا ، بعد أن كانوا من قبل نحو ٢٣٤٥ فردا ، وقد ذكر قرار ٥ صفر ١٢٨٥ هـ أن عدد الذين سيتم توليهم بنحو ٥٢٨ فردا مقدار مرتباتهم نحو ١٥ ألف ليرة سنويا ، وأن هذا الاجراء يستتب قلة الإيرادات عما قبل (٨٩) .

وإذا كان الأجانب لم يتولوا مناصب قيادية فى سفن العزيرية ، فإن ذلك لا ينفى تولى أفراد منهم مناصب هامة ذات علاقة مباشرة بالسفن ، من ذلك وظيفة بائميندس العموم أو كبير المهندسين ، وكان منوطا به للإشراف الفنى على السفن ، وتقرير مواصفاتها وأثاثها وصلاحياتها عند

(٨٦) - (عزيرية) : للمحظة الأولى قرارات ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣١٢٢ بالدار ، بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار بجمعية نظرات المؤمنين
مرة ٣٢ .

(٨٧) دار الوثائق القومية (بحتمات - عزيرية) : محطة وابورات ١٨٦٥ - ١٨٦٧ .
مكانية بتاريخ ٢ رمضان ١٢٨٢ هـ ، من وكيل الموم الى توكيل السويس .

(٨٨) - : محطة قرارات مجلس الادارة ، ملف قرارات هـ ، صورة قرار بتاريخ ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ ، معتمدة بتوقيع محمد شريف باشا ٥ جمادى أول ١٢٨٢ هـ للموم .
(٨٩) - : محطة وابورات رقم ٤ (١٨٦٨ - ١٨٦٩) ، ملف صفر ١٢٨٥ هـ ، قرار بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ ، معتمدة للموم تاريخه من حسين شيرين باشا : القاضى باجراء التعليمات .

وللمزيد : ملحق رقم (٢) عمالة سفن العزيرية ١٢٨٥ هـ وملحق رقم (٣) .

الشراء وتقدير متوسط استهلاكها من الفحم والزيت والشحم ، وذلك ضمن لجنة تضم آخرين ، ولكنه ينفرد باختيارات المهندسين ويكون مشاركا في فحص المواقع الملاحية ومعاينة الحوادث البحرية ، وقد جاءت أولى قرارات تعيينه بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (١٨٦٣ م) حيث أشيد الى توصية الشركة الانجليزية P & O لاجضاره بمعرفتها ، وقد أرسلت لهذا المنصب « روبرت بريز Robert Brise » الذى عين بالشركة المصرية فى سباحة السفن التجارية اعتبارا من ٦ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣ م) (٩٠) . وكان مقره بديوان العموم .

وتجدر الاشارة الى أن العمل فى سفن البحرية التجارية منذ يداية عهد اسماعيل باشا ، كان مغريا نظرا لما يتقاضاه عاملوها من مرتبات ، كانت تفوق أقرانهم فى السفن الأجنبية ، وقد ذكر البعض : أن ربان السفينة فى مصر كان يحصل على راتب شهرى يتراوح بين ثلاثين وخمس وثلاثين جنيتها ، وفى المقابل يحصل نظيره فى شركات الملاحة الأجنبية على نحو تسعة عشر جنيتها (٩١) ، ويرجع أن هذه الزيادات قد جاءت نتيجة الازدهار التجارى الذى لازم نشاطها منذ ازدهار تجارة القطن البحرية ونتيجة التشجيعات الخديوية ، ومن ثم أقدمت الادارة على زيادة المرتبات والمكافآت ، ولكن سرعان ما عانت الشركة من سياستها هذه فى أعقاب انتكاسة التجارة البحرية المصرية بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية وارتفاع أسعار السفن وتكاليف اصلاحاتها ، وحينئذ شرعت ادارة العزيزية تفتش عما يמוש خسائرها ، من ذلك أنها اتخذت اجراءات بتخفيض أعداد المستخدمين بصفة عامة ، ثم اتجه الرأى الى امكانية استخدام اجانب بمرتبات أقل مما كان يتقاضاه القادة المصريين ، وقد كتب محمد شريف باشا الى الخديوى يستطلعه الرأى ، فأصدر الخديوى أمرا الى محمد شريف باشا - ناظر الداخلية ورئيس الشركة - بتاريخ ١٤ يوليو ١٨٦٨ م كان مما جاء فيه « .. أنه ما دام استخدام الاجانب أقل كلفة (تكلفة) .. فلا بأس والحالة هذه من استخدام الربابنة الاجانب بدلا من المصريين .. » (٩٢) .

وقد يكون هذا المسلك مقبولا من الناحية المالية ، لان هذا الأمر قد صدر فى أواخر أيام الشركة العزيزية وإبان مداولات مجلس الادارة

(٩٠) - : المحظية الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (يوليو ١٨٦٣) قرار جمعية مؤسسين القومية المصرية ، - قرار بتاريخ ٦ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) صادر عن جمعية مؤسسين القومية المصرية .
(٩١) « أحمد عبد الصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ .
(٩٢) نفسه ، ص : ٧١٦ ، ٧١٧ .

والجمعية العمومية من أجل تدبير أموال عن طريق سداد دفعات من رأس المال وإما التصفية ، وتمت التصفية دون تحقيق هذا التدبير .

ومع انشاء مصلحة وإبورات البوستة الخديوية نلاحظ التوسع في زيادة أعداد الأجانب عما كان من قبل بالإضافة الى توليهم وظائف قادة السفن ، من ذلك ما نطالع في اشارات المكاتب المتفرقة الى أسماء « جيسس بارفت » مفتش العموم منذ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ (فبراير ١٨٧٠ م) ، والقبودان أنطون فردريكو ، ثم القبودان جوني بريزا قائد السفينة « الرحانية » والمالطى القبودان لوسكو للسفينة سمند وأنطون ليون سواريا لوابور البحرية وأندريج قبودان سنواريا لوابور الشرقية » (٩٣) .

ومن المرجح تفسيراً لذلك علة أمور أولها : ما يورده الدكتور أحمد عبد المنصف عن اسماعيل سرهنك ويعزى الاستعانة بالأجانب الى وجود منافسة شديدة كانت بين مديريها مصطفى العرب باشا ، وبين قاسم باشا الذي كان وكيلاً للبحرية منذ ٥ رجب ١٢٩٠ هـ (أغسطس ١٨٧٣ م) (٩٤) ، وتذكر الرواية أن مصطفى العرب أخذ منذ تعيينه مديراً للمصلحة وإبورات البوستة الخديوية في استخدام كثير من القبودانات النمساويين والاطاليين ، وقد نقل الكثيرين من المصريين الى السفن الحربية ولم يبق منهم في المصلحة الا قليل ، وقد حرم بذلك أهل الجبلارة والاستحقاق من خدمة بلادهم (٩٥) .

والرواية بهذا الشكل تؤخذ بتحفظ ، اذ أن انتقال قادة السفن التجاريين المصريين الى السفن الحربية إنما يعنى التحول الى قطاع هام كان يحتاجه الجيش المصرى ، ومن ثم فلا يمكن أن يكون ذلك حرماناً من خدمة الوطن ، كما أن مقدرات مثل هذه الأمور لم تكن تخضع بسهولة لمثل هذه التصرفات ، وقد سبق الإشارة الى أن اجراءات انتقال القادة كان يقرها الخديوى ذاته ، كما أن تغليب العناصر الأجنبية يمثل عائقاً إدارياً ، ومن ثم لا يمكن الجزم بأن من أقدم على ذلك هو مدير المصلحة .

(٩٣) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : دفتر ١٩٣٠ أواخر ، رقم ٥٩ بتاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٨٦ هـ ، أمر كريم الى الخاصة ، ص : ٥٦ .

— الوثائق المصرية : المجلد ٥٤٣ بتاريخ الثلاثاء ١٦ ذو الحجة ١٢٩٠ هـ / ٣ فبراير ١٨٧٣ .

— أمين سامى : مرجع سابق ، مجلد ٣ من ج ٣ ، ص ص : ١٥٣٢ ، ١٥٣٣ .

(٩٤) الوثائق المصرية : المجلد ٥٢٣ بتاريخ ١٠ رجب ١٢٩٠ هـ / ٢ سبتمبر ١٨٧٣ .

— أمين سامى : للرجع السابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص ص : ١٨٠٩ ، ١٩٠٩ .

(٩٥) د . أحمد عبد المنصف منصور : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ .

ولذلك يرجح أن يكون الباعث هو الاستفادة بالأكفاء من قادة السفن التجارية في العمل في سفن الأسطول الحربى ، خاصة وأن القوات الحربيه قد شهدت تحركات عبر البحار صوب الحبشة ١٨٧٥/١٨٧٦ وفى البلقان ١٨٧٧ - ١٨٧٩ ، كما أن اسماعيل باشا استقدم آنئذ ضباطا أمريكيين للعمل في الجيش المصرى وعين على رأسهم الجنرال سستون Stollé منذ ٣٠ مارس ١٨٧٠ (٩٦) ، ولا شك فقد كانت العناصر القيادية من المصريين أفضل سياسيا في الاستخدام الحربى ، ومن ثم تمت عملية الانتقال من السفن التجارية الى الحرية ، خاصة وأن استخدام القادة الأجانب في السفن التجارية أقل خطورة من استخدامهم في الحرية ، كما أنهم ماليا فى صالح مصلحة الواجور الخديوية ، نظرا لما كانوا يتفاوضونه من مرتبات أقل من المصريين ، ومع ذلك فقد وجهت اشارات لوجود انعامات خديوية على قادة وضباط مصريين كانوا يعملون في سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، فقد جاء بالوقائع فى ١٠ يناير ١٨٧٥ أنه أنعم ببرتبة البكباشى على ابراهيم عيسى قيودان السفينة دمنهور وبرتبة الصاغفول أغاسى دالى كل من محمد وصفى ، وحسين جميل ومحمد موسى قيودانات سفن المنصورة ، مسير ، النجيلة وكذلك مصطفى مرشدى ويوسف شحاتة قاسم واحمد توفيق مفردات (نواب قادة) سفن دسوق والدقهلية والمنيا ودمنهور (٩٧) ، الأمر الذى يوضح أن استخدام الأجانب فى قيادة سفن المصلحة لم يكن يمثل ظافرة ، وانما كان بعضهم فقط .

ثالثا : الأجور ونظم الصرف :

(أ) الأجور : كان الأجر الشهري إما يقتصر على المرتب الأصلى « الماهية الأساسية » ، وقد تضاف له بدلات كحق مكتسب مقرر لسائر العاملين ، أو أن يصرف هذا البديل الى فئات دون سواها وذلك فى إطار تمييزها وتمييزها ، أو فى إطار رغبة هذه الفئات للبديل النقدي عوضا عن المقابل العيني وإقرار الادارة ذلك ، وهذه الأجور والبدلات تختلف عن المنح أو المكافآت التى كانت تقررها الادارة وفق ماتراه دون التزام مسبق تجاه العاملين ، أى أن الالتزام كان يقع أساسا فيما يتصل بدفع الأجر الذى كان فى نهاية كل شهر ، ويسخل ضمن الالتزام ذاته ما يتم صرفه من بدلات ثابتة .

وعلى كل فقد كانت اجراءات احتساب الأجور تختلف من فئة الى أخرى ، تبعا لاختلاف العناصر المستخمة من المصريين والأجانب ، وهى

(٩٦) نفسه ، ص : ٦٩١ .

(٩٧) الوقائع المصرية : العدد ٥٨٩ الأحد ٢ فى النوبة ١٢٩١ هـ / ١٠ يناير ١٨٧٥ .

الاجراءات التي كان يتم الصرف على أساسها من « ورشة » قسم الاستحقاقات
بديوان العموم .

فيالنسبة للمصريين كان يتم احتساب أجور العناصر المأخوذة من
الدونما والدواوين الحكومية الأخرى على أساس بيانات مرتبه الشهري
التي كان يتقاضاه سابقا من جهة عمله الأولى ، سواء حضر الشخص
نفسه تلك البيانات أو حصلت عليها ادارة البحرية التجارية عن طريق
المكاتبات أو مندوب (٩٨) ، ويعتبر ذلك المرتب هو بداية أجره الجديد ،
وتضاف له أية (ضمنية) علاوة تقررها الادارة ، وأما غير المستخدمين
بدواوين الحكومة ، فهؤلاء كان يتم تحديد أجورهم تبعا لوظائفهم وخبراتهم،
وعلى أساس ما تحدده الادارة وفقا لتنظيم الحكومة ويقر العامل باستلامه
العمل على أساسه .

أما بالنسبة للأجانب ، فهؤلاء لما كان يتم استخدامهم بمقود عمل
درا لحدوث المشكلات القنصلية ، لذا كان يدون في البيانات الوظيفة والأجر
المتفق عليه وتوضح أية نقاط تؤثر على الأجر ، مثلا جهة العمل اذ كان
البحر الأحمر يزيد عن البحر المتوسط نظرا للطقس ووعورة الملاحة حيث
الشعاب والحواجز المرجانية فتم النص في عقد العمل الموقع بين مدير
الشركة المصرية في سياحة السفن والحواجة جيمس جورج ريد J. G. Reid
المأخوذ من الشركة الانجليزية P & O في وظيفة مهندس ماكينجي
(ميكانيكي) بسفن الشركة المصرية أن راتبه الشهري ٢٥ جنيه انجليزي
اذا عمل بالبحر الأحمر ، ٢٠ ج.ك اذا عمل بالبحر المتوسط بما فيها
المؤونة (المأكول) (٩٩) .

على أن الملاحظ في تقدير الأجور أنها لم تكن على وتيرة واحدة في
عهدي سعيد باشا وإسماعيل باشا . وكانت قيمتها وتأخرها تؤثران على
كفاءة العمل بالسفن ، وهو ما حدث في الشركة الجديدة ثم حاولت الشركات
التالية تلافيه ، ففي وثائق الجديدة اشارات عديدة لترك الأفراد عملهم
بالسفن لتأخر صرف مرتباتهم (*) ، وبالإضافة الى ذلك قللتها النسبية عن
أقرانهم المعينين بالدونما والجهادية ، اذ تسجل مكاتبه بتاريخ ٢٩ ص

(٩٨) دارالوثائق (خدمات - مجدية) : سجل م/ ١/٦/ ٨ قيد التحريات الصادرة قلم
المدير ، رقم ٢٤٦ بتاريخ ٢٩ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى ناظر
ديوان الوايوبروات والعمليات ، ص ٢٨٩ .
(٩٩) - (عزيزية) : محظية مكاتبات ادارية محرم ١٢٨٠ ع - الصفحة ١٢٨٥ هـ ،
ترجمة كنتراو بمصرلة فردريكو بك وارد من القومانية الانكليزية الى محافظ الاسكندرية .
(*) سيتم تناول ذلك في المبحث اللاحق « نظم صرف الأجور » .

(صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠ م) مرتبات ذوى الرتب البحرية فى
وابورات نجها ، الحجاز ، قبارى ، جدة ، بالقرش كما يلى (١٠٠) :

ماهية شهرى	بدل تعيين	بدل سفر	
١٢٥٠	١٥	١٥	سوارى الوابور برتبة صاغقول أغاسى « طاهر قبودان نجده ، ابراهيم واصل قبودان الحجاز ، زنيل قبودان قبارى ، لطيف قبودان جده »
٦٠٠	١٥	١٥	قبودان ثانى برتبة ملازم أول
٥٠٠	١٥	١٥	قبودان ثالث برتبة ملازم

ولما كانت هذه المرتبات أقل من المتبع فى الجهادية ، ومن ثم لكى
يتم تصحيح تلك الأوضاع ، صدرت الارادة السنية ، بعد أن صادت اطقم
المجيدية من الدونما بأن يتم القيد حسب المتبع فى الجهادية ، اذ لم تقم
ادارة المجيدية فى الفترة السابقة بضم أية زيادات مثل التى تمت
بالجهادية ، وقد تم الاستعلام عن ذلك من ديوان الوابورات والعمليات
فأفاد بأنها ١٥٠٠ قرش لرتبة الصاغقول والصاغقول أغاسى ، ٧٥٠ قرشا
لرتبة اليوزباشى أول وثان ، ٥٠٠ قرش رتبة الملازم أول وثان (*) باجمالى
٢٧٥٠ قرشا (١٠١) .

وعلى اثر ذلك ، تمت مخاطبة الوكلاء بمكاتبات منها المؤرخة فى
(ذى الحجة) ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦١ م) بأقرار الزيادة فى مرتباتهم
كالجهادية ، ثم تمت « الموافقة السنية بضم الربع على ماهياتهم نظرا لقلو
الأشياء بالسويس » ، ومن ثم أصبحت مرتباتهم بعد إيقاف صرف بدل
التعيين (الماكل) بالقرش كالتالى (١٠٢) :

(١٠٠) - (مجيدية) : المصدر السابق ، رقم ١٣ بتاريخ ٢٩ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ
(سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٩٩ .
(*) وردت هكذا فى الأصل ويرجع استحداث نظم أخرى فى الجهادية لذوى الرتب
تقفى بالدرجة المتوىة التى ليس لها مقابل مادى ، حيث ورد فى الوثيقة اللاحقة أن المرتبات
حسب التعريب الجديد كانت ٥٠٠ قرش لرتبة الملازم أول والثانى .
(١٠١) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٣ صادر عربى
أمرتنكى الادارة ، مكتابة رقم ٣٨١ بتاريخ ٩ هـ (الحجة) ١٢٧٧ (يونية ١٨٦١) من
المدير الى حسن قبودان ، ص ص : ٣٩٥ ، ٣٩٦ .
- سجل م/٩/١ صادر عربى للمجيدية ، مكتابة رقم ٣٨١ بتاريخ ٩ هـ (الحجة)
١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل القومانية بالسويس ، ص : ١٩٤ .
(١٠٢) نفسه .

ملاحظات	رتبة	أصل الرتب الشورى	ماهية بغم الربع
لكل من سواريات سفن نجد ، جده ، قبارى	صانقول اغاسى	١٥٠٠	١٨٧٥
لكل من الأربسة قبودانات التوانى للسفن الأربعة	ملازم أول	٥٠٠	٦٢٥
لكل من الأربسة قبودانات التوائت للسفن الأربعة	ثانى	٥٠٠	٦٢٥

وعلى هذا الأساس جاء أسلوب الترغيب المادى ليكون تمييزا للعاملين بالسفن التجارية من أقرانهم بالسفن الحربية ، ولم يكن أنفار البحرية بعيدين عن المتغيرات ذاتها ، فقد كانوا ذوى مرتبات ضئيلة نسبيا تتراوح بين ٤٠ قرشاً و ١١٠ قرش فى الشهر ، ولم يكن يعكس التفاوت الكبير بينهم وبين الضباط فحسب ، وانما جعلهم أكثر طالبى الاستعفاء من الخدمة وتاركيها ، ومن ثم صدرت الموافقة السنوية على مضاعفة مرتباتهم ، وليس ضم الربع فقط الذى اتبع مع ذوى الرتب وهو ما يوضحه الرصد التالى للحرر ٦ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١ م) (١٠٣) .

جمله التقضى صرفه	بغم الضبط	أصله الشورى
٢٢٠	١١٠	باش ديس
١٤٠	٧٠	يلكنجى
١٤٠	٧٠	دبريس (دبع ديس)
١٤٠	٧٠	دومنجى ثان
٨٠	٤٠	نفر دومنجى
٨٠	٤٠	عبرجى
٦٠	٣٠	بجرى (نفر عادى)
١٤٠	٧٠	باش اتشجى (رئيس المشجبة)
١٠٠	٥٠	أتشجى
٨٠	٤٠	كهودجى
١١٨٠	٥٩٠	٥٩٠

(١٠٣) - : سجل م/١/٣ صادر ادارة المجيدة ، مكاتبة نمرة ٤٠٢ بتاريخ ١٧ هـ (الحجة) ١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل المجيدة بالسويس عن بيان مرتباتهم فقط الجارى صرفه ، ص : ٤٥٢ .

٢ : سجل م/٣/٣ صادر المجيدة ، مكاتبة ٢ بتاريخ ٦ محرم ١٢٧٨ هـ من مدير ..

ولم يتوقف أمر التشجيعات على الاستخدام عند هذا الحد ، وإنما قام الوالى سعيد باشا بمنح انعامات لأطقم سفن الشركة الجيدية فى غرة ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) قيمتها (سبعة آلاف وخمسمائة فرانسة) ، وكان يشار إليها فى الوثائق « انعام من لدن المرامح الدورية » (١٠٤) .

ولما كان قد تم الغاء بدل التعيين نظير الزيادات التى تمت ، فإنه حسبما أشارت وثيقة لاحقة فقد تم إعادة صرف بدل التعيين لذوى الرتب والدومنجية بواقع ٩٢٥ تسعة قروش وخمسة وعشرون بارة يومى اعتبارا من صفر ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١ م) ، تضاف الى أجورهم (١٠٥) .

وبعد أن حولت الجيدية الى مصلحة الوايورات الميرية ، تم استحداث نظام جديد لمحاسبة طاقم السفينة ، وقد تم تنفيذه ابتداء من طوبه (يناير) ١٨٦٢ م من خلال شقين :

• أولا : استقطاع خمس المرتبات .

ثانيا : يعطى لهم مقابل ذلك (نايب) نسبة من (تولون) إيرادات السفن على أن يتم ذلك بالنسبة للضباط والأنفار البحرية المأخوذين من البحرية والجهادية ، ولا يتم ذلك بالنسبة للمهندسين والدومنجية الأفرنك (الأجانب) ، ومن هم غير جهاديين أو بحريين (١٠٦) .

ولما كانت قد صدرت ارادة سنوية فى ١٦ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢ م) ، حددت مرتبات جديدة لتلك الفئات الميرية ، من ثم أصبحت هذه المرتبات هى الأساس المحاسبى الذى اتبع حيال هذه الفئات ، وكان ذلك كالتالى (١٠٧) :

= الجيدية الى سواديات الوايورات رقم ٥٠٨ الى سوارى وابور الحجاز ٥٠٩ سوارى وابور جدة ، ٥١٢ سوارى وابور قبارى ، يضم الضعف الى مرتبات الأنفار ، ص - ص : ٢٣٤ - ٢٣٨ .

- سجل م/١/٦/٩ صادر مجيدية ، مكتوبة رقم ٥٠٨ بتاريخ ٦ محرم ١٢٧٨ هـ من مدير المجيدية الى ابراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ٢٤٤ .

(١٠٤) دار الوثائق « خدمات - مجيدية » : سجل م/١/٣/١ صادر عربى الفرنكى الادارة ، مكتوبة بتاريخ ٢٧ (رمضان) ١٢٧٧ هـ من مدير عموم القومانية الى ناظر الجهادية ، ص : ٧١ .

(١٠٥) نفسه : سجل م/٣/٣/٤ صادر عربى الفرنكى الادارة ، مكتوبة رقم ٥٠٤ بتاريخ ١٠ صفر ١٢٧٨ هـ من مدير المجيدية الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٤٠١ .

(١٠٦) نفسه : سجل م/١/٦/١٠ دفتر قيد التحريات الصادرة من القومانية المجيدية ، (مصلحة الوايورات) رقم ١٨٢ بتاريخ ٢٠ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من المدير الى يعقوب إقندى وكيل مصلحة الوايورات الميرية ، السويس ص : ١ .

(١٠٧) المصدر نفسه .

ملاحظات	الوظيفة	مالية شهرى	ملاحظات	الوظيفة	مالية شهرى
قوات تتبع معها نظم أخرى يعرف له عدا ذلك في النساء السكر قرشان يومي من القيام حتى العودة * يعرف له عدا ذلك في النساء السكر قرشان يومي من القيام حتى العودة * يعرف له عدا ذلك في النساء السكر قرشان يومي من القيام حتى العودة * تفحص له نسبة من الأرباح (٢)	دومنجي (ثور) عبرجي نقربروي باش اتشجي طباش كوردي	قرش ١٢٠ ١٢٠ ١٢٠ ٧٥ ٧٥ ٥٠	قوات تفحص لها نسبة من الأرباح والوجود عدد ١٢٠ x ٢ كل منها	سواردي مردات قورقان خوجة باشي رئيس يلكجي رديريس	قرش ٣٠٠٠ ١٠٠٠ ٨٠٠ ٣٥٠ ١٨٠ ١٢٠ ١٢٠

(*) تم استثناء الباشي علقشجية (اتشجية) من هذه القوات بالكتابة المؤرخة ٧ جا (جنادي آتس) ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) - دار الوثائق القومية (خدمات - مجلدية) : سجل ٧/٤/٢٠٠ صادر المدير بتاريخ ٧ جا ١٢٧٨ هـ من المدير الى سوارديات الأبراروات ، ص : ٤٧ .

والملاحظ من هذا الاجراء أنه استهدف :

أولاً : خفض قيمة ما تتحمله خزانة الحكومة من مرتبات ، وخاصة أن ذلك عاصر زيادة ديون مصر نحو ثلاثة ملايين جنيه قيمة بناء حوض السفن بالسويس وشراء مهمات ومدافع حربية من فرنسا ، كما عاصر أيضاً صدور الأوامر بصرف عساكر من الجيش ، واعطاء من يرغب من الضباط من الخدمة أرضاً ومعاشاً ، أو إحالتهم الى مديرياتهم بنصف مرتباتهم وتخصيص ما يلزم لهم من الرواتب على الأراضي الزراعية (١٠٨) .

ثانياً : استهدف ذلك شغل هم العاملين بالسفن ، أما من كانت توجد سفنهم بالاصلاح فلا يتم استقطاع الخمس عن مدة الاصلاحات ، وتحسب الإيرادات عن المدة الفعلية فقط ، وقد كان هذا الاجراء مجزياً بالنسبة للعاملين ، حيث يترتب على نشاطهم قيمة ما يتم تخصيصه ، من ذلك نجد مكاتبة الى سواري وابور حجاز مؤرخة ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ م . تفيد أن اجمالاً ما يخص الفئات السابق الاشارة اليها عن سبعة أشهر ١٦٦٥٠ قرشاً منها ٦٨١٨٢٥ قيمة المخصص للسواري ، وتشير المكاتبة الى أنه تبعاً لهذه النسبة « ففي الاثنى عشر شهراً يتوبكم عشرة آلاف قرش وكسور ٠٠ أى سيبقى لكم خمسة آلاف قرش ربح زيادة عن خمس الماهية التي يستقطع منكم ، وهكذا الباقين ٠٠ » .

أما اذا تم مقارنة ذلك بقيمة المستقطع في السبعة أشهر من السواري مثلاً الذي مرتبه ٢٠٠٠ قرش وقيمة الخمس ٤٠٠ قرش ففي الأشهر السبعة ٢٨٠٠ ، أي أقل مما خصه من الإيرادات بمبلغ ٤٠١٨ ، الأمر الذي يؤكد البوضوح المادى المتميز الذي عاشه هؤلاء الأفراد ، وقد تساوى احتساب هذه النسب بنسب الفئات الأخرى ، وإن كانت تفاوتت قيمة المستحق لكل منهم تبعاً لمرتبه ، كما كان يحدث الاختلاف تبعاً لمدة عمل السفينة الفعلية واجمالاً إيرادها وهو ما يوضحه الاحصاء التالى على سبيل المثال (١٠٩) :

(١٠٨) أحمد عرايى : مرجع سابق ، ص : ١٦ ، ١٧ .
(١٠٩) للمزيد : دار الوثائق القومية (خدمات - مجدية) : سجل م/١٠/١٦ دفتر قيد التجزيرات الصادرة مجدية (مصلحة الواورات) من مدير المصلحة الى مذكورين : - رقم ١٣ بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ الى سواري وابور قبادى عن بيان توزيع المخصص لأفراده ص : ١٠٧ ، - نفس الصفحة والتاريخ الى سواري وابور الحجاز ، وفى تاريخه الى سواري وابور نجد ، ص : ١٠٨ ، رقم ١١ بتاريخ ١٠ ربيع ثانى (أكتوبر ١٨٦٢ ، الى سواري وابور جده ، ص : ١٠٩ .
- سجل م/٤/٣٦ صادر الادارة ، مكاتبة بتاريخ ١٠ ر (ربيع آخر) ١٢٧٩ هـ . (أكتوبر ١٨٦٢) من مدير المصلحة الى يعقوب أفندى وكيل الواورات بالسويس ، ص : ٤٣٤ ، ٤٣٥ .

وابور حجاز عن سبعة أشهر		وابور قبازي عن سبعة أشهر		وابور نجد عن خمسة أشهر عمل بدون الإصلاح	
بارة قرش	السواوي	بارة قرش	السواوي	بارة قرش	السواوي
٦٨١٨	٢٥	٥١٩٨	٢٠	١٢٧٩	٢٠
٣٤٠٩	١٥	٢٥٩٩	١٠	٦٨٩	٢٠
٢٧٧٥	—	٢١١٥	—	٥٦١	٣٠
١٣٤٧	٣٠	١٠٢٧	٢٠	٢٧٧	٢٥
٨٧٧	٥	٦٦٤	٢٥	١٧٦	٢٥
١٤٢٧	٥	١٠٨٧	٣٥	٢٨٨	٣٠
١٦٦٥٠	—	١٢٦٩٣	٣٠	٣٣٦٩	—
اجمالي		اجمالي		قرش اجمالي	

بينما أشارت الوثائق ذاتها الى أن وابور جدة كان في الترميم ثلاثة أشهر ونصف ، ولم يعمل سوى أربعة أشهر ونصف ، من ثم توزيع ما يخصهم من الايراد نحو ٣٧٤١ قرشا ، ورد خمس ماهياتهم المستقطع عن فترة الترميم ، وهذا جميعه يؤكد الاهتمام الخاص الذي أولاه سعيد باشا لابناء الميرى العاملين بالسفن التجارية .

اما الفئات الأخرى التي لم تكن من الجهادية أو البحرية ، فهؤلاء ، وحسبما سبق القول يتم تحديد مرتباتهم في عقد العمل البحري ، وقد كان من أهمهم المهندسون الأجانب (الافرنك) فقد أشارت بعض الوثائق الى أن هؤلاء كانوا يقاضون مرتباتهم وبها زيادة نسبية عن التابعين للميرى، فكانت مرتبات المهندسين اعتبارا من هاتور (يناير) ١٨٦١ بالقرش كما يلي (١١٠):

وابور نجد	وابور حجاز	وابور جدة	وابور قبازي
٣٣١٠	٣٠٠٠	٢٧٩١	٢٧٩١
٢٣٣٥	٢٣٣٥	٢٣٣٥	٢٣٣٥
١٩١٣	١٩١٣	١٩١٣	١٩١٣
١٢٩٠	١٢٩٠	—	—
٨٧٤٨	٨٥٣٨	٧٠٣٩	٧٠٣٩

(١١٠) دار الوثائق (خدمات - مجيدة) : سجل م/١/٦/٩ مصادر عربي ادارة
للمجيدة ، رقم ٤٩٥ في ٤ جا (صادي آخر) ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) من المدير الى
وكيل المجيدة بالسويس ، ص : ٤٣٦ .

وكما يلاحظ ، فإن هذه المرتبات كانت بها زيادة نسبية مقارنة بالنسوارى مثلا ، الذى كان أساس مرتبه فى يناير ١٨٦٢ (٢٠٠٠ قرش) ، أو نائبه (مفردات) ١٠٠٠ قرش شهري ، ولكن لا يتم استقطاع أية نسب نظرا لوجود عقود عمل سابقة ، ولم يتم صرف أية نسب من الايرادات ، لكون مرتباتهم بها زيادات أصلية ، وكانت هذه الايرادات من أهم السياسات التى اتبعت لتحقيق استقرار واستمرار عمالة السفن التجارية فى أواخر عهد سعيد باشا .

ومع تأسيس الشركة المصرية فى بدايات عهد اسماعيل باشا وهى التى تحولت بعد نحو العام الى الشركة العزبية ، استمر الاطار العام فى تحديد المرتبات كالمعهد السابق من حيث معاملة المأخوذ من الدونمات بها لفئات رتبهم بالجهادية والبحرية ، أما الآخرون فيتم ذلك تبعاً لما يتم الاتفاق عليه فى عقد العمل ، وقد أوردت الوثائق نماذج تفصيلية لبيان أطقم سفن الشركة المصرية ومنها وإبور نجد كما يلى (١١١) : -

بادة قرش	نقر	بادة قرش	نار	سوارى بكباشى (ملزم)
		٢٥٠٠	١	
		١٥٠٠	١	مفردات صاغ (والد)
		٧٥٠	١	يوزباشى (نقيب)
		٥٠٠	١	ملازم
		٨٠٠	١	ربان وهو دليل
٦٦٥٠	٦	٥٠٠	١	خوجة ملازم
		٣٣٤٠	١	مهندس اول
		٢٠٠٠	١	ثانى
		١٩١٣	١	ثالث
٨٤٤٣	٤	١٢٩٠	١	سمكرى
١٤٩٩٣	١٠	١٨٠	١	باش رئيس
		٣٦٠	٣	ربع رئيس ١٢٠
		٨٦٦	١	نجار
		١٨٤٠	٤	دومنجية الفرنك
		٤٣٠	٧	لعينما يلقى اولاد عرب
		٤٨٠	٣	عشرى ودومنجى عربى
		١١٢٥	٢٥	باش تشجعية
		٧٥	١٩	تشجعية
		٢٠٠	١	عشوى
		١١٠٠	٢٧	قوروى
٦٦٦٦ ١٠	٥٨			بحرية
٣١٦٣٩ ١٠	٦٨			اجمالى

(١١١) (عزبية) : المحفظة الأولى - لللف الاول ، قرار جدمية التومانية المصرية ٢٧ سمر ١٢٨٠ هـ ، (يولية ١٨٦٣) .

وأذا كان هذا الإحصاء يمثل نموذجاً لما كانت عليه مراتب العاملين بالسفن التجارية في بدايات عهد اسماعيل باشا ، إلا أنه يشير بغض الملاحظات إذا تم مقارنته بالمبالغ الأساسية التي كان يتم صرفها لذوى الرتب في الجهادية والسفن الحربية ، وكانت في عهد اسماعيل باشا كما يلي (١١٢) : هـ

٢٠	قرش	للنفر (عسكري)	٣٠٠	ملازم ثان
٣٠	»	اومباشي (عريف)	٣٥٠	ملازم اول
٤٠	»	جاويش (رقيب)	٥٠٠	يوزباشي (نقيب)
٥٠	»	بلوك امين	١٢٠٠	١٢٠٠ صاققول الخاص (رائد)
٦٠	»	باشجاويش (رقيب اول)	٢٠٠٠	بكباشي (مقدم)
١٢٠	»	صول (مساعد)	٣٠٠٠	قائمقام (عقيد)
١٢٠	»	اسپيران (طالب ممتاز)	٤٠٠٠	اميرالاي (عقيد)

ومن هذه الملاحظات : أولاً : أن القياس بهذا الشكل يكشف عن تفاوت ما تتقاضاه الرتبة الواحدة في السفن الحربية عنها في البحرية التجارية في الاجمالي الشهري ، للبكباشي مثلاً ٢٥٠٠ قرش مقابل ٢٠٠٠ في هذا الإحصاء ، والصاغ ١٥٠٠ قرش مقابل ١٢٠٠ ، واليوزباشي ٧٥٠ قرشاً مقابل ٥٠٠ وهكذا حتى ان النفر البحري يتقاضى شهرياً ٥٠ قرشاً مقابل ٢٠ قرشاً تبعاً للإحصاء ، ومن ثم لا يكفي رصده هذه المراتب بالسفن الحربية للحكم على ما كان يتم في البحرية التجارية .

ثانياً : لا يمكن القول بأن هذه المبالغ كانت اجمالي مراتب هذه الرتب قليلة عهد اسماعيل باشا ، وذلك لوجود متغيرات ، كانت أوضح ما تكون في حالة وجود أقصميات بين ذوى الرتبة الواحدة ، اذ كان يتم اضافة مبالغ أخرى لمرتباتهم ، من ذلك ما جاء بالأمر الكريم الصادر بتاريخ ٢٤ ربيع اول ١٢٨٢ هـ (أغسطس ١٦٨٥) ينقل أفراد ، منهم اثنان برتبة ملازم ثان ، أحدهما مرتبة الاصل ٢٥٠ قرشاً ضم عليه ١٥٠ فأصبح ٤٠٠ قرش ، والثاني الاصل ٣٠٠ قرشاً أضيف له ١٠٠ فأصبح ٤٠٠

(١١٢) دار الوثائق - خدمات - عزيزية : محفظة قرارات مجلس ادارة العزيزية ، ملف قرارات ١٢٨٤ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٢٢٨ بالدار قرار مجلس ادارة لمره ١٢٧/٦ بتاريخ ٢ شبان ١٢٨٤ هـ (نوفمبر ١٨٦٧)

- سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٢٤ .

قرش ، بينما تمت ترقية ثالث لرتبة ملازم أول مرتبه الأصلي ٤٠٠ قرش
أضيف له ١٠٠ فأصبح ٥٠٠ قرش ، وقد كانت هذه التقلات بين أفراد
السفن التابعة للدائرة السنبة (١١٣) ، ولما كانت مرتباتهم هذه تختلف
عما جاء بالرصد السابق ، فإن ذلك يؤكد عدم استقرار مبالغها طيلة عهد
اسماعيل باشا ، أو على الأقل اذا نظر إليها فى ضوء ما يتم صرفه لرتب
العاملين بالسفن التجارية ، وأن هذه هى بدايات الربط فقط .

ولم يقتصر الأمر بالنسبة للبحرية المصرية على رصد هذه
النقاط ، وإنما تمدها الى نقطة أخرى أشارت لها الشركة العزيرية بتاريخ
٧ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) مفادها زيادة ما يتم صرفه للعاملين
بالبحر الأحمر أولئك العاملين بالبحر المتوسط نظرا لما يتحملونه من مشاق
السفر كملوة تضاف على ماهياتهم التى يتم صرفها على أساس الميرى ،
ومن هذه التقديرات ما يلى (١١٤) : -

البحر الأحمر شهري	البحر الأبيض (المتوسط)	نفر	
٣٠٠	٢٥٠	١	باش ديس ودونجى باشه
٢٢٥	٢٠٠	١	يلكنجى ، دونجى ثانى
١٤٠	١٢٠	١	دبع ديس ارمه ودومان ، وباش عنبرجى
٢٠٠	١٨٠	١	باش عشجى
٢٢٠	١٠٠	١	عشجى
٩٠٠	٨٠٠	١	نجار لفظ
٥٠٠	—	١	دومجى الفرنك
٠٨٠	٠٦٠	١	« نفراى » بحرية

(١١٣) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : محطة ٢٢ وقائع ، ملف وإبورات ،
مستخرج من دفتر ١٩١٢ أوامر عربى صورة الأمر الكريم رقم ٢ بتاريخ ٢٤ ربيع أول
١٢٨٢ هـ « أمور خاصة خديوى » ص : ٤ .
(١١٤) نلسه (خدمات - عزيرية) : المحظة الأولى ، وثيقة رقم (٣٦١٣٠ بالدار) ،
قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية العزيرية نمرة ٥١/٣٩ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨١ هـ
البند الرابع .

كما أشارت الوثائق الى زيادة استحقاقات خوجات السفن اعتباراً من شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) ، فاصبحت لمن يعمل منهم في سفن البحر المتوسط بواقع ٦٠٠ قرش شهري بعد أن كانت ٥٠٠ قرش ، ومن يعمل بالبحر الأحمر ٧٥٠ قرشاً بدلاً من ٥٠٠ قرش شهري (١١٥) .

أما المهندسون ، فإنه كانت قد توافرت أعداد من مهندسين مستخدمين بالميرى (أولاد عرب) ، ولما كان هؤلاء يصرفون مرتبات أقل من المهندسين الأجانب ، ومن ثم صدر قرار بزيادة استحقاقاتهم أسوة بالأجانب بعد امتحانهم وترقيتهم من صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) (١١٦) ، أما بالنسبة للمهندسين الأجانب ، فهؤلاء رغم تحديد أجورهم الشهرية في عقود العمل وزيادتها النسبية ، إلا أن هذه الزيادات دفعتهم للكتابة مطالبين بمثلها أو الموافقة على تركهم الخدمة ، ومن ثم تمت الموافقة بتاريخ الأحد ١٦ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (يولية ١٨٦٦) على إضافة جنيهن للمهندسين الأول في السفن الكبار وهي « البحرية - المقلية - الشرقية - طنطا - الرحمانية » (١١٧) .

ولم يكن قادة السفن (السوريات) وبقية الضباط بعيدين عن هذه الزيادات حيث تم إضافة الخمس الى مرتباتهم سنوياً ، ثم صدر قرار بإضافة خمس ثلث لضباط البحر الأحمر ، على أن يستقطع منهم إذا تقاروا الى البحر المتوسط أو نهر النيل (١١٨) ، ويتضح من خلال هذا التتبع أن أجور العاملين بسفن العزيرية فاقت في هذه الفترة الشركات السابقة ، وكان ذلك من أثر التطور الاقتصادي وازدهار التجارة البحرية من جراء محصول القطن إبان الحرب الأهلية الأمريكية ، حيث توافرت مسيولة مادية ، وقيمة ربحية كبرى انعكست على زيادة المرتبات .

ولم يقتصر الأمر على هذه الزيادات فحسب ، بل تعداها الى صرف انعاميات ، ومن ذلك الموافقة على صرف شهر لعموم العاملين في شهر ربيع

(١١٥) - : محفظة قرارات مجلس الإدارة ، وثيقة رقم (٣٦١١٢ بالدار) قرار مجلس ادارة العزيرية رقم ٩ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ .

(١١٦) - : المحفظة الأولى عزيرية (الملف الأول ١٢٨١ هـ) وثيقة رقم (٣٦١٢٧ بالدار) قرار جمعية حضرات مؤسسين العزيرية مؤخر محمد حليم ١٥ صفر ١٢٨١ هـ
نمرة ٣٢ .

(١١٧) - : محفظة قرارات المجلس وثيقة رقم (٣٦١٥٢ بالدار) ، قرار مجلس ادارة العزيرية نمرة ١٠١/٦٠ بتاريخ الأحد ١٦ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (يولية ١٨٦٦) .

(١١٨) - : وثيقة رقم (٣٦١٤٨ بالدار) ، قرار مجلس ادارة العزيرية نمرة ٩٩/٥٧ بتاريخ الثلاثاء ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (يولية ١٨٦٦) .

الآخر ١٢٨١ هـ (أكتوبر ١٨٦٤) (١١٩) ، كذلك قيام الشركة بتوزيع هدايا من ذلك الأمر بشراء ثلاثون ساعة ذهب من بحر برا ، وبها بعض فصوص من الماس ، لتوزيعها على بعض القبودانات والوكلاء ٠٠ ، وذلك في شعبان ١٢٨٠ هـ (ديسمبر ١٨٦٣) (١٢٠) .

أما عن علاقة الطاقم بتشغيل السفينة ذاتها وأثر ذلك في المعاملات المادية ، فإنه قد استعيض عن النسبة التي كان يتم تخصيصها من إيرادات السفينة إبان الشركة المجيدية ، الى توزيع نسبة مما يتم توفيره من استهلاك السفينة عن القدر المحدد لاستهلاكها من الفحم والشحم والزيت ، الذي يتحقق نتيجة تشغيلها بالشرع (*) ، وتوفير استخدام البخار في مسيرها ، وقد اتخذت إدارة الشركة المصرية قرارها في هذا الشأن في محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) حيث يتم تخصيص نصف الوفر للشركة ، والنصف الآخر لطاقم السفينة يتم توزيعه حسب النسب التالية : -

٩٠٪ تصرف للخدما والضباط والكدكليان والمهندسين والعطشجية والانفار البحرية .

١٠٪ يتم اضافتها بواقع $\frac{2}{3}$ على ماهية البحرية (الانفار) ، $\frac{1}{3}$ على ماهية العطشجية ، وذلك بالإضافة الى ما يخصهم من نسبة الـ ٩٠٪ (١٢١) .

ولما كانت الشركة العزيزية تعتبر تطورا للشركة المصرية ، من ثم ظلت المكاسب السابقة سارية ان لم تزد بالنسبة لأجور العاملين الى أن حدثت الانتكاسة في تجارة القطن بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية والتي أثرت بدورها على النقل البحري وأرباحه ، ومن ثم دفعت الإدارة للبحث عن سبل للتوفير الأمر الذي انعكس على الجوانب المادية في التعامل بالسفن ، ولذا صدرت قرارات بتخفيض ما يتقاضاه طاقم السفينة ، ومن أمثلة ذلك قرار مجلس إدارة الشركة العزيزية في ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ (أواخر نوفمبر ١٨٦٧) الذي جاء به :-

(١١٩) - المنطقة الأولى (عزيزية) . الملف الأول ، وثيقة رقم (٣٦٠٩٨ بالدار) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ .
(١٢٠) - : قرار بجمعية حضرات مؤسسين القومية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (ديسمبر ١٨٦٣) ، البند السابع عشر .
(*) شراع : والجمع شراع ، ويقال لها القلوع ، وهي عبارة عن قماش كتان مثبت على أعمدة بطريقة رأسية مثقلة تتحرك عن طريق قاعدة عمودية وبكرات .
(١٢١) المصدر السابق : قرار جمعية مؤسسين القومية المصرية بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ، البند الثامن - قرار جمعية مؤسسين القومية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) البند الخامس عشر .

و مناسبة ما نظر أن أرباح القومبانية .. بهذا العام لم تضاهي أرباح الأعوام السابقة .. قد استصوب أنه لمساعدة جانب القومبانية يجرى استقطاع خمس ماهيات خضماها عموم وفروع .. ، ثم فند القراء تلك الأمور بالنسبة للعاملين في البحر والبحر .

فكانت النسبة للعاملين في البر (*) في الإدارة والتوكيلات كما يلي :-

(أ) ذوى الرتب : فهؤلاء يتم صرف استحقاقاتهم تبعا للرتب واستحقاقها بالجهدية والبحرية السابق ذكره في هذا المبحث ، بعد أن يتم خصم الخمس ، وذلك لمن هم بين رتبة الميرالاي (عميد) وانتهاء الى اليوزباشي (النقيب) .

(ب) ماغدام فمن يكون استحقاقه ستمائة قرش شهري ، يصبح قيد استحقاقه شهري خمسمائة قرش، ومن كان يستحق خمسمائة وخمسين قرشا يخصم منه خمسين قرشا ، وأما من تكون ماهيته أقل من خمسمائة قرش فلا يخصم منه شيء .

أما بالنسبة للعاملين بالبحر (طاقم السفينة) : - فهؤلاء لم يتم منحهم جميعا اية علاوات جديدة ، وإنما ظلت أجورهم كالسابق تبعا لرتبهم ، ثم تم استقطاع خمس المرتب السابق اضافته ثانية لاطقم سفن البحر الأحمر ، بينما ظلت استحقاقات العاملين بمقود عمل بحرية دون استقطاعات ، سواء كان ذلك بالنسبة للمهندسين أو غيرهم (١٢٢) .

أما قية ما كان يتم تخصيصه للطاقم قدر نصف الوفر في استهلاك السفينة من الفحم والشمع والزيوت فهذه النسبة قد أعيد النظر فيها إذ مغاطبة تمت بين العريزية وشركة الملاحة النمسية L/Loyd Austriaco عما تصرفه لأفراد سفنها ، فأفادت بأنها ١٥٪ للقيودانات والمهندسين ، و٥٪ . ثم تم اقرار ذلك بالنسبة لهذه الفئات في سفن العريزية ، ثم لم تلبث أن ألغت ذلك كلية في أبريل ١٨٦٩ ، بعد تفاقم خسارة الشركة التي كانت تمهد لأيلولتها لمصلحة وبورات البوستة الخديوية (١٢٣) .

(*) سيتم تناول من لهم علاقة مباشرة بالسفينة في البر (الوكلاء الملاحيون) في فصل لاحق .

(١٢٢) دار الوثائق القومية (خدمات - عريزية) : محفوظة قرارات مجلس الإدارة ١٢٨٤ هـ ، وثيقة رقم ٣٦٢٢٨ بالدار ، قرار مجلس إدارة العريزية بمررة ٦ مضبطة ١٢٧ الجمعة ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ (نوفمبر ١٨٦٧) باعتماد اسماعيل راغب ناظر الشركة .
(١٢٣) نفسه : حلف قرارات ١٢٨٦ هـ ، وثيقة بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (أبريل ١٨٦٩) بيان المواد للتفتيش : التداول فيها بمجلس الإدارة للمتمدد بتوقيع وكيل المجلس .

وقد كانت هذه الجسائر قد دفعت مجلس الادارة الى البحث عن اجراءات للتوفير ، فشرعت في رقت بعض المستخدمين وايقاف مرتباتهم ، وقدرت ما يتم من ذلك نحو ٢٥٠٠٠ جنيه ، كما أعيد النظر في بدلات التعيين والملبوسات وقدرت ما ينتج عن ذلك نحو ٦١٤٠ جنيه (١٢٤) .

بيد ان هذه المسيرة بين الزيادات والتخفيضات كشفت عن خطأ جوهري في الادارة ، هو أنها اتبعت سياسة المنح والتشجيعات دون دراسة كافية ، أو على الأقل لم تشر بمثل ما كان يتبع في شركات البحرية التجارية المماثلة ، لدرجة أن أجور العاملين بالسفن العزيرية فاقت أقرانهم في السفن الأجنبية ، ونقرأ في هذا المجال اجابة الشركات الأجنبية على استفسارات العزيرية ، ففي افادة وكيل الشركة الفرنسية المساجيرى بالاسكندرية Services Maritimes des Messageries Imperiales بتاريخ ٢٨ يونيو ١٨٦٨ ، أوضح انه بدون الماكولات بالوابور فالمهندس الأول ٣٠٠ فرنك شهري، والثاني ١٥٠ فرنكا (١٢٥)، وأما شركة اللويد النمساوية L'Loyd Australaco فقد أفادت في كتابها المؤرخ ١٧ يونيو ١٨٦٨ بان المهندس الأول مرتب له ٣ ليرة اسبوعيا ، والثاني ٢ ليرة ١٥ شلن ، والثالث ١ ليرة ٣ شلن ، والرابع ١ ليرة ١ شلن ، وماعدا ذلك يوجد بدل تعيين اسبوعيا من ١٥ شلن الى ١ ليرة (١٢٦) ، وهذه وتلك قلت فيها مرتبات المهندسين عن أقرانهم بالسفن المصرية في ضوء ما عرضناه سابقا ، حيث زاد استحقاق المهندس الأول في بعض السفن عن ٣٤ جنيه ، ولم يقل عن ٢٧ جنيه ، والثاني أكثر من ٢٣ جنيه عدا بدلات المأكل والملبس ، وقد امتدت الأطر ذاتها للباقيين .

وقد دفع هذا الأمر محمد شريف باشا بعد توليه رئاسة الشركة الى اعادة النظر والاستئذان من الخديوى في ان يستخدم بالشركة العزيرية عمالة جديدة . وأنه قد قام بقطع بدل التعيين المخصص لرئاسة بواخر الشركة « لأن رواتبهم تتراوح بين ٣٠ و ٣٥٠ جنيه في الشهر بما فيها بدل التعيينات ، بينما رواتب الرئاسة الذين يعملون في الشركات الأخرى لا تتجاوز ال ١٩ جنيه بما فيها بدل التعيين ٢٠ » ، ومن ثم جاءت موافقة الخديوى من الاستانة - حيث كان يصطاف - بتاريخ ١٤ يوليو ١٨٦٨

(١٢٤) نفسه : مخططة قراءات ١٢٨٥ هـ ، محضر مجلس ادارة العزيرية عمرة ٣١ مضبطة ١٧ بتاريخ ١٣ ذي القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) .

(١٢٥) نفسه : مخططة الميزانية والمرتبات والمهد والسندات والبنوك ١٢٨٠ - ١٢٩١ هـ ، ملف قوائم وايصالات ، ترجمة مكاتبه بالفرنسية رقم ٢٢٤ بتاريخ ٢٠ يونيو ١٨٦٨ من وكيل شركة المساجيرى الامبراطورية الفرنسية بالاسكندرية الى مدير العزيرية .

(١٢٦) المصدر نفسه : ترجمة مكاتبه بتاريخ ١٧ يونيو ١٨٦٨ من وكيل شركة اللويد النمساوية بالاسكندرية الى سعادة الباشا ناظر العزيرية المصرية .

بالموافقة على الاجراءات » وأنه ما دام استخدام الرابطة الأجانب أقل كلفة وأدعى الى راحة السياح فلا بأس والحالة هذه من استخدام الرابطة الأجانب بدلا من الرابطة المصريين ، (١٢٧) .

وعلى هذا الأساس جاء مؤشر صرف أجور أطقم السفن فى مصلحة وابورات اليوستة الخديوية ، فذوو الرتب والمأخوذون من الميرى فهؤلاء يعاملون معاملة من هم بالجهادية والبحرية دون اضافات ، وتسرى على الجدد منهم ذات النظم الميرية ، خاصة بعد أن أصبحت المصلحة بأسرها حكومية ، وأصبحت زيادة المرتبات بعد أن كانت تهدف الى تشجيع العمالة بالسفن ووسيلة تحسين لمستواهم المعيشى ، أمست وبالا لأنه كان من الصعب تقبل تخفيضات أكثر ، ومن ثم فتح الباب أمام العمالة الأجنبية ، فنقرأ عن تولى بعضهم رابطة للسفن أمثال الخواجة جوزيف الذى عين عام ١٨٧٣ ربانا للباخرة شسبين بمرتب شهرى ٢٠ عشرون جنيها (١٢٨) ، ونلمح معه النقص بأكثر من ٥ جنيهات عن السابقين من المصريين ، ومن ثم دعم هذا استخدام الكثيرين منهم فى قيادة السفن ومذكرا بما كان فى المجيدة قبل تمريرها فى عهد سعيد باشا ، وأن كان لم يثبت توليهم قيادة جميع السفن أو شغلهم جميع وظائفها .

(ب) **نظم الصرف :** لما كانت الأجور والبدلات يتم صرفها شهريا ، فمن ثم وجدت أطر تعاون ادارية بين السفينة ومقر ديوان العموم ، تكفل العمل على صرف المستحقات للعاملين متعددى الجنسية ، مثلما أملت تطوير السجلات والدفاتر التى كانت تعتمد عليها اجراءات الصرف ، حتى يتم ذلك تبعا لعقود العمل والدفاتر والسجلات المحفوظة بديوان العموم المدون فيها بيانات العاملين ووظائفهم وأجورهم ، ثم الاطلاع على كشوف يوميات السفينة عقب كل رحلة بحرية واستخلاص ما يؤثر على أجور وبدلات أفراد الطاقم ، من حضور وغياب وانضباط وجزاءات وأجازات ، ويضاف اليها ما تصدره الادارة من قرارات ترقية أو علاوة أو خصم وغيرها مما يؤثر على قيمة المبالغ المستحقة ، ولما كان جل الاهتمام فى بداية تأسيس البحرية المصرية بحركة الشحن ، فمن ثم اعترى تقديم رؤساء السفن لهذه البيانات شىء من التقصير ، أفصحته عنه حادثة غرق راكبين فى بحر السويس (البحر الأحمر) فى بدايات ذى القعدة ١٢٧٤ هـ (يونية ١٨٥٨) لم يستدل عليهما ، فصدرت التعليمات مشددة بضرورة تقديم كشوف للركاب واسماء النوتية (البحارة) عقب كل رحلة بحرية (١٢٩) ، حيث

(١٢٧) د . أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٦ ، ٧١٧ .

(١٢٨) نفسه ، ص : ٧١٧ .

(١٢٩) دار الوثائق (ديوان سمية سمية) : صحيفة ٣٢ جهة سمية تركى ، ترجمة =

يتم مطابقة أسماء البحارة على المحفوظ بالإدارة لئتم صرف المستحقات ، واستمر ذلك إلى أن صدرت التعليمات في ١٢ ذ (ربيع آخر) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) بتنظيم دفتر يومية السفينة (جرنال السفينة) وهو الذي يتضمن البيانات التفصيلية لإجمالي حركة السفينة والطاقم (١٣٠) ، ثم طبعت أوراق مطولة لنماذج كشوف يومية على غرار المتبع بالسكة الحديد وتم توزيعها على سواريات السفن بتاريخ ٢٢ هـ (ذي الحجة) ١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦١) وهذه الكشوف من نسختين أحدهما تحفظ بالسفينة والأخرى يتم تقديمها عقب انتهاء كل رحلة بحرية (١٣١) ، وقد أصبحت مجموعات هذه الكشوف هي الأساس للدفتري أو سجل اليومية ، والذي يتم فيه رصد المشحونات وما يتم للسفينة ، وبيان حضور وغياب أفراد الطاقم وأجازاتهم باذن أو أجازتهم الطبية وكافة الحوادث ، وفي البداية أسندت مهام تحرير هذه اليومية إلى القبودان (سوارى السفينة) (١٣٢) ، حيث يراعى في تلويثها بيانات دفتر أسماء البحارين المحفوظ بالسفينة (١٣٣) ، وتحققا من الأعيان الملقاة على عاتق قائد السفينة ، فقد أسندت هذه المهام إلى خوجة السفينة .

بالإضافة إلى ذلك حركة الماكمل في (دفتر الرفث والأحد) الذي كان مقسما لعدة أبواب تبعا لوظائف الطاقم (١٣٤) ، ومن أجل رصد المدون باليقرين يتم تحديد قيمة استحقاقات الأفراد وبهلات التعيين وكان يتم اعتماد ذلك من سوارى السفينة ، ويتم تسليم ذلك للوكيل بالسويس بالنسبة للعاملين في البحر الأحمر حتى يرسله للإدارة ، وإلى مقر توكيل الاسكندرية بالنسبة للعاملين بالبحر المتوسط .

= الوثيقة رقم ١٢٢٠ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٧٥ (مارس ١٨٥٩) من اسماعيل عاهم ناظر الداخلية إلى صاحب المونة :

(١٣٠) - (خدمات - مجيدية) : سجل م/ ٨/١/٦ صادر المجيدية ، بتاريخ ١٢ ذ (ربيع آخر) ١٢٧٧ هـ من المدير إلى زبيل قبودان سوارى قبارى ، - تاريخه إلى طاهر قبودان سوارى تبعه ، ص : ٦٦ ، ٦٧ .

(١٣١) - : سجل م/ ٣/٣/٦ صادر ادارة المجيدية ، مكتابة رقم ٤٢١ بتاريخ ٢٢ هـ (ذي الحجة) ١٢٧٧ هـ من المدير إلى حسن قبودان وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ١٢٠ .

(١٣٢) - : سجل م/ ٩/١/٦ صادر المجيدية ، مكتابة رقم ٣٦٢ في ٧ هـ (ذي الحجة) ١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير إلى ابراهيم قبودان سوارى وابور حجاز ، ص : ١٩٠ .

(١٣٣) المادة ٦٥ من لقانون البحرى التجارى ، ط ١٢٨٥ هـ ، ط ١٢٩٢ هـ ، ص : ١٩ - فيليب جلانج : قاموس الادارة ، المجلد الرابع ١٨٩٢ ، ص : ٤٠٢ .

(١٣٤) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/ ٢/٣/٦ صادر عربى أفرنكى الادارة ، رقم ١٨ في هـ (ذي الحجة) ١٢٧٨ هـ (مايو ١٨٦٢) من مدير الوابورات إلى يعقوب الفندى وكيل مصلحة الوابورات الميرية ، ص : ١٠٠ .

كان متبعا للصرف انه بعد اتخاذ الادارة اجراءاتها ومراجعتها ، تقوم باخطار الوكيلين المذكورين ليقوما بصرف النقدية المستحقة للخوجه ، حيث تجرى التوقيعات على كشوف الصرف واعادتها ، وكان يوضح بهذه الكشوف التابعين للدونما ، كما يتم تحديد فئات الماهيات وبدلات التعمين مثال ذلك بيان اجمالي المتصرف لطاغم السفينة جده في بؤونه (يونية ١٨٦١) ، كان المقتضى صرفه من خزينة توكيل السويس مبلغ ٣٠ بارة ١٧٠٥٩ قرشا وبياناته ٢٠ بارة ١٠٨١٩ قرشا ماهية ، ١٥ بارة ٤٥١٠ قرشا تعيين ، ٣٥ بارة ١٧٢٩ قرشا الدونما (العسكريين) (١٣٥) .

وتجدر الإشارة الى انه رغم وجود هذه النظم كان يحدث تأخير في صرف الأجور عن بعض الأشهر ، الأمر الذى كان يؤدي الى تقديم افراد الطاقم التماسات تستعجل الصرف للوكيل الملاحي المسئول ، وهو كان يرفضها بدوره للادارة اذ لم يكن من سلطته البت في مثل هذه الأمور (١٣٦)، ومن المرجح أن ذلك كان مرتبطا بالظروف المالية التي عانت منها المجيدية في آخرياتها ، وأنه دفع الشركة الى اتباع سياسة صرف سلفة تسلم الى سوارى السفينة ، يقرض منها من يحتاج لنقود من أفراد الطاقم على أن تتم تسويتها عند الصرف الشهري (١٣٧) ، بيد أن استفحال التأخير في أشهر أخرى أدى الى ترك بعض الأفراد للسفينة واتجاههم الى مقر التوكيل ، من ذلك توجه ٢٧ فردا من طاقم السفينة نجد في ٢١ من (صفر) ١٢٧٨ (أغسطس ١٨٦١) الى مقر ديوان توكيل السويس « وصحبته جميع عيشهم وأجابوا عن سبب خروجهم من الواور - وهذا غير لائق - لطلب ماهياتهم وحوائجهم المتأخرة .. وتم تدخل المحافظ لاقناع المذكورين بالنزول للواور (١٣٨) » .

وقد كان متبعا في اجراءات صرف الاستحقاقات ، أنه اذا رغب البعض في ارسال جزء منها أو كلها الى ذويهم أو جهة ما ، فبعد موافقة

١ - سجل م/١/٦/٩ صادر عربى الادارة ، رقم ١٨ في ١٠ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٨ هـ من المدير الى وكيل الواورات المصرية بالسويس ، ص : ٣١١ .
 (١٣٥) - سجل م/١/٦/٣ ، بتاريخ ٨ هـ (ذى الحجة) يونية ١٨٦١ امر بالصرف من المدير الى خزينة وكيل السويس ، ص : ٢ .
 (١٣٦) المصدر نفسه .

(١٣٧) - سجل م/١/٦/٩ صادر عربى ادارة المجيدية ، مكتبة رقم ٥١٨ بتاريخ ٦ محرم ١٢٧٨ هـ (١٥ يوليو ١٨٦١) من المدير الى ابراهيم قبودان سوارى واور الحجاز ، ص : ٢٤٤ .
 (١٣٨) - سجل م/١/٦/٣ صادر ووارد المجيدية ، مسلسل ٢٧ بتاريخ ٢١ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (٢٩ أغسطس ١٨٦١) من وكيل السويس الى المدير ، ص : ٢٠ .

تاريخ البحريه - ٣٠٥

الإدارة على ذلك يتم تحويل تلك المبالغ للجهات التي يحدونها ، وقد كان يتم ذلك مع الأجانب خاصة مع طلبهم التحويل الى جهاتهم الأصلية « شركات الملاحة الأجنبية » التي ترسلها الى ذويهم ، بينما يصرف المتبقى له عن طريق خوجة السفينة ، ومن ذلك الموافقة في ٢٢ أغسطس ١٨٦٠ على المكاتب الواردة من الشركة الانجليزية P & O على صرف مبالغ للمسيو ويست Wist وكيلها بالسويس يرغب مهندسون انجليز في ارسالها لنويهم (١٣٩) ، أو أن يتم تحديد هذه المبالغ في عقد العمل البحري من ذلك ما يورده عقدا عمل ارجوس فنست Argous Vinst برنجي مهندس ماكنجي (مهندس ميكانيكي أول) ، بنتو رسوما B. Resoma مهندس ثاني ، بتاريخ ٢٢ ديسمبر ١٨٦٣ عن استخدامهما بالشركة المصرية (سفينة دمنهور) ، وكان مرتب أولهما ١٠ عشرة جنيهات انجليزية ، والثاني ٨ ثمانية جنيهات انجليزية (*) ، وأنها رتباً جانباً من مرتباتهم لكي يتم ارساله لنويهم عن طريق الشركة الشرقية الانجليزية P & O (١٤٠) .

وقد كان صرف الأجور يتم تبعا لنوع العملة المحددة في عقد العمل بالنسبة للأجانب ، ولكن لما كانت النقود في مصر قد تعرضت لاضطراب نتيجة تفاوت قيمة العملات الفضية بالإضافة الى وجود بعض العملات الأجنبية المزيفة ، فمن ثم أوجلت تلك الأمور اختلالا في اجراءات الصرف وامتنع البعض عن الصرف بالعملة السابق تحديدها والتي اختلفت قيمتها في الأوضاع المضطربة ، خاصة ابان فترة تدهور الفضة في أوروبا في أواسط عهد اسماعيل والتكالب على العملة الذهبية في مصر ، وكان أساسها الجنيه الذهب ، والذي زادت قيمته منذ نهايات عهد سعيد باشا مع مقسم ازدهار تجارة القطن ، وكان بالإضافة اليه العملات العثمانية « المجيدي » والفرنسية (١٤١) بينما منع قبول عملات أخرى بخزانة

(١٣٩) - : سجل م/٦/٣ صادر ووارد الإدارة ، رقم ١٩١ بتاريخ ٢٢ أغسطس ١٨٦٠ من وكيل الشركة الشرقية الانجليزية بالاسكندرية الى مدير المجيدية ، ص : ٦ .

بارة قرشى

(★) كانت قيمة الجنيه الانجليزى تماثل ٢٠ ٩٧ أى ٩٧٥ قرشى .

محمد مختار باشا : التوثيقات الالهامية ، ص - ص : ١٣١٩ - ١٣٢٤ .

(١٤٠) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : محظية رقم ٢ وابورات ٦٣ - ١٨٦٥ ، ترجمة عقود عمل موقمة مع وكيل القومية الشرقية الانجليزية بالاسكندرية بتاريخ الثلاثاء ١١ (رجب) ١٢٨٠ / ٢٢ ديسمبر ١٨٦٣ ، منها الخاص بالمهندس الأول ، والمهندس الثانى بالسفينة دمنهور بالشركة المصرية في سياحة السفن البخارية وآخرين . (١٤١) أحمد الشريعتي : مرجع سابق ، ص ص : ٧٦ ، ٧٧ .

الحكومة (١٤٢) وبالتالي أثرت هذه الظروف في صرف الأجور وشرعت الحكومة في توفير العميلات الذهبية ، وأمرت بدفع الأجور بالعملتين الذهبية والفضية ، وكان المهندسون الأجانب أكثر وعياً بهذه الحقائق ، ففي الوقت الذي تقبل فيه المصريون الصرف تبعاً لذلك ، نجد المهندسين الأجانب يمتنعون عن صرف مرتباتهم إذا كان بها قدر من الفضة ، وفي ١٢ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) يشكو وكيل السويس هذا التصرف من الأجانب من منطلق أنه لا توجد نقود ذهبية كافية بالتوكيل ، وأن القناصل يتدخلون نتيجة احتجاجاتهم ولم يكن من وسيلة سوى تدبير ذلك لأن العقد نص على أن تكون العملة ذهباً ، ثم صدرت الأوامر بأنه « عند انعقاد أى كئتراتو (عقد) مع المهندسين الأوروبيين (الأوروبيين) يتوضح به مقدار استحقاقهم الذي (يدفع) اليهم شهري بواقع القرش لا بواقع الجنيه الأفرنكى » (١٤٣) ، وقد جاءت هذه الاجراءات في أواخر عهد اسماعيل ، وكان على الخزنة أن تمضى في دفع مرتبات السابق توقيع عقود عملهم الى النهاية ولحين تركهم الخدمة ، حيث تكون نتائج أزمته في هذه الحالة دفع المزيد من التعويضات .

وقد كانت تتبع هذه الاجراءات بالنسبة لصرف الماهيات الشهرية ، ولكن حسبما أشير ضمناً أن هذه الماهيات كانت تتأثر بطررف أخرى ، يترتب عليها تحديد القيمة من ترقية وأجازات وغياب وجزاءات وبدلات حيث يتم الصرف بعد استيفاء المتغيرات بالزيادة أو الاستقطاع ، وفي بعض الأحيان كانت تحدث أخطاء حسابية في الصرف بالنقص أو الزيادة وهذه كانت تتم تسويتها في الأشهر اللاحقة (١٤٤) .

أما الاجراء الذي يتم فيه إيقاف صرف المرتب ، فانه كان عند الإيقاف عن العمل على ذمة قضية ، من ذلك ما تم من استقطاع مرتب يوزباشى على قبودان بوابور المدينة لمدة أربعة أشهر لاحتالته للتحقيق على ذمة قضية .

(١٤٢) ذكرت الوقائع المصرية ان الروبية الهندية والريال المسكوبى والفرنك والقطعة التمسكوى وغيرها ، صار منع قبولها بخزانة الحكومة - الوقائع المصرية : الممد ٦٥٣ بتاريخ ١٢ ربيع أول ١٢٩٣ هـ / ٨ أبريل ١٨٧٦ .

(١٤٣) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة وإبورات البوستة) : سجل م/٢٨/٣ ج ٣ وارد الفروع ، مكاتبه رقم ١٢٠٤ بتاريخ ١٢ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ من توكيل السويس . ص : ٣٣ .

(١٤٤) - نفسه (المجيدية) : سجل م/٣/١/٦ صادر ووافد الادارة ، رقم ١٧ بتاريخ ١٦ ش (الحجة) ١٢٧٨ هـ (يونية ١٨٦٢) من وكيل السويس الى مدير مصلحة الواپورات المصرية بخصوص مبلغ تم صرفه لزيادة للباشى ديس حسن حسن بوابور الحجاز ، ص : ٣٣ .

خاصة بفقد صرة بسفينته بها عشرون ألف درهم (١٤٥) ، كما كان يتم الايقاف أيضا في حالة انتهاء الخدمة بالرفق أو لانهاء عقد العمل دون تجديد أو الوفاة حيث تتم التسويات بالمعاشات ، وهذه كانت تتبع معها اجراءات أخرى .

رابعا : الترقيات :

وهي تعنى شغل الفرد درجة أو رتبة أعلى في وظيفته ، وتمتعه بما يترتب على ذلك من مزايا مادية في الأجر الأساسى والبدلات وغيرها ، ومزايا أدبية معنوية بارتقائه بين زملائه حيث كانت نظم الترقية تحتّم ضرورة التميز بالأخلاق الحميدة والتفوق فى علم وفن البحرية كل حسب اختصاصه (١٤٦) ، ومن ثم فهي تمزج بين صالح العمل والعامل .

ولما كانت البحرية التجارية المصرية قد استخدمت فى سفنها عناصر متباينة من العسكريين كضباط وأنفار ، ثم المدنيين فى بقية التخصصات ومنها الهندسة الميكانيكية ، فانه تبعا لهذا التباين كانت توجد بعض الفروق من حيث السلطة المنوط بها التصديق على الترقية ، مثلما تباينت عناصر ترقيات كل منها ، فالعسكريون مثلا تحكمهم الأطر التي كانت تحكم ترقيات أقرانهم بالمونما والجهادية ، حيث كان متبعا منذ البداية موافاة الادارة ببيان الرتبة الوارد بها ، وبعد تجميع اجمالى بيان رتب المستخدمين تتم المخططات مع الديوان الأعلى (الوابورات والعمليات ثم ديوان البحرية) للافادة عما يتم استحداثه من ترتيبات أخرى كي يتم تطبيقها فى الترقيات (١٤٧) ، وذلك لأن قرارات ترقية الضباط (رتبة ملازم فما فوقها) كانت تتم بعد الموافقة السنوية (الخديوى) (١٤٨) ، ومن ثم تطلبت توخى مزيد من التنظيم والمتابعة .

(١٤٥) - نفسه (عزيزية) : مخططة تراجم دفاتر ١٨٦٥ - ١٨٦٧ ، مكانة ١٢ وجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) من على قبودان بوابور الحديدية الى وكيل القومانية العزيرية بالسويس

(١٤٦) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٨ قيد التحريات الصادرة ، ادارة المجيدية ، بتاريخ ٢٠ ج (جمادى اول) ١٢٧٦ (ديسمبر ١٨٥٩) من المدير الى ناظر الجهادية ، ص : ١٢ .

- رقم ٢٠ بتاريخ ٤ (ربيع ثانى) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى وكيل السويس ، ص : ١٠٩ .

(١٤٧) نفسه : سجل م/٣/٦ قيد التحريات الصادرة ادارة المجيدية ، رقم ٤١٦ بتاريخ غاية الحجة ١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى وكيل ديوان الوابورات والعمليات ، ص : ٣١ .

(١٤٨) نفسه (عزيزية) : للمخططة الاولى ، وثيقة رقم ٣٦١٣٠ بالدار ، قرار جمعية مؤسسين القومانية العزيرية المصرية نمرة ٣٩/مقبطة ٥١ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) (الهند الاولى)

أما من كانت وتبتهم أقل من ملازم أى الكدكلية (الصنف ضباط أو ضباط الصنف) فقد كانت الموافقة على ترقياتهم من سلطة مدير (ناظر) البحرية (١٤٩) ، وقد تقتصر على الإدارة ، ولكن بما لا يؤخر ترقياتهم عن أقرانهم بالبرى ، وقد اشترطت الأوامر العالية اجراء امتحانات للسكرين، وذلك فيما نصه : « ان الضباط أرباب الرتب هم الذين يعرض عن يستحق ضميعة (زيادة) منهم بعد الامتحان » .

وقد كان الشيء ذاته بالنسبة للكدكلية وذلك فى النص على ان « وظائف الكدكلية ، تكون بالامتحان درجة بعد درجة لمن يستحق » (١٥٠) ، وكانت هذه الامتحانات تركز على الجوانب العملية فى السفن بمراقبة مفتش العموم وباشمهندس الواورات وسوارى السفينة ، وقد اشتملت درجات الكدكلية على بحرى ، بحرى ماهر ، $\frac{1}{4}$ ريس ، $\frac{1}{2}$ ريس ، $\frac{3}{4}$ ريس ، ريس كامل ، ثم مساعد (صول أول) ، ثان ، وبعد تعميم استخدام البخار حورت هذه المسميات فأصبحت نفر بحرى ، بحرى ماهر ، ربريس ، ريس باشريس (١٥١) ، وقد كانت الامتحانات تعتمد أساسا على اختبارهم النظرى والعمل فى العلوم والفنون البحرية ، وفى هذا المجال كانت تؤخذ فى المسببان تقارير وملاحظات السوارى ومتابعة باشمهندس الواورات ومفتش العموم ، وخاصة فى السلطات التى للخديوى ، أى عند ترقية الضباط ، ولذا عملت الإدارة على اكتساب ضباطها خبرات تؤهلهم للترقى، مثلا كان يتم تدريب الذين يعملون بالبر فى السفن البحرية عن طريق الحاقهم من وقت لآخر بالسفن ، مثلما كان يدون فى تقاريرهم المأموريات والرحلات البحرية الهامة التى قاموا بها ، مثلا أن يكون قادها الى بومباى أو أوروبا أو دار بها حول الرأس (رأس الرجاء الصالح) قبل افتتاح قناة السويس ، أو نجساحه فى مأموريات نقل الى جانب السفن البحرية ، مما تثبه توارىخها ، وأماكنها ونوعياتها وأعدادها ، أو أن يكون قد قام بأعمال انقاذ بحرية .

وفى الغالب كانت تتم الموافقة السنوية على الرتب المطلوبة الوارد بيانها من الشركة ، ولكن كان يحدث فى بعض الأحيان أن يمنح الخديوى رتبا أعلى من تلك الواردة ، من ذلك منحه رتبة القائمقام الى بعض سواريات

(١٤٩) المصدر نفسه .

(١٥٠) د . أحمد عبد المتصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٢ ، ٦٨٣ .

وهما .

(١٥١) دار الوثائق القومية (ديوان عمية سنلة) : دفتر ١٩١١ أوامر عربى ، امر

كريم رقم ٢ بتاريخ ٢ جمادى الأولى ١٢٨١ (أكتوبر ١٨٦٤) من المنيا الى القويمانية المزبونة .

د . أحمد عبد المتصف محمود : المرجع السابق ، ص : ٦٨٣ .

النسفن ، وكان ذلك يفوق ما رآته الادارة في أن تكون رتبة السواريات بكباشي (١٥٢) ، وهذا يوضحه المنشور بالوقائع المصرية - حسبما كان متبع - وذلك بتاريخ ٤ يناير ١٨٦٥ ومفاده ترقية ثلاثة من ربانة البواخر الى رتبة القائقام (عقيد) وهم سرهنك قبودان البخارة « الدقهلية » ، ومحمد مجالي قبودان « الشرقية » ، ومصطفى قبودان « البحيرة » ، ثم ترقية تسعة الى رتبة البكباشي (مقدم) واثنى عشر مفزذات (نواب القادة) الى رتبة الصاغقول أغاسي (رائد) ، وتسعة الى رتبة اليوزباشي (نقيب) واثنى عشر الى رتبة الملازم أول (١٥٣) .

ويتضح من هذا أنه كان يتم في الغالب حصر وتجميع الأسماء التي تستحق الترقية ، ولم يكن تقديمها يتم بصورة انفرادية ، أما هذا المنح من الخديوى فيكشف عن اهتمامه وتكريه الضباط العاملين بالسفن التجارية ، ولا غرو فقد عاصرت هذه الترتيات فترة ازدهار التجارة البحرية والنشاط المكثف لسفن النقل البحري ، ولذلك حوى الأمر الكريمة عبارات التكريم الناطقة بالتشجيع « أزيد من المطلوب » في نصه :

« أنه منذ ابتداء القومية العزيرية في تسيير بواخرها ، أظهر رجال البحرية المصرية الميادين في هذه الشركة غاية الاجتهاد والنشاط ومزيد المحافظة على ما أنيط بهم .. ورضى الركاب عنهم بسبب ما راوه منهم ، كما استفيد من العرض الصادر من القومية واشعارها ، والشهادات الخارجية واخبارها .. »

.. وحيث أن ترقية مثل هؤلاء هو قصد الحضرة الخديوية ومرغوبها ، ومطلع نظرها الشريف ، ومقصدها الكريمة ومطلوبها ، فانه تكرم عليهم واحسن بحسب ما يليق بهم من الرتب وشرفهم تشريفا زائدا عن الطلب .. » (١٥٤) .

ولم يكن يتوقف منح الترتيات على الأمور السابقة فحسب ، وإنما كان يؤثر في منحها اجمالا مكاسب الشركة الاقتصادية بالنسبة للتمويل ، والسمة المعنوية التي تبرزها التقارير والملاحظات وما ينشر عنها بالصحف من الركاب أو الادارة أو الجهات الأجنبية (*) .

(١٥٢) دار الوثائق القومية (ديوان .معية سنية) : دفتر ١٩١١ أوامر عربي ، أمر كريم رقم ٢ بتاريخ ٢ جمادى الأولى ١٢٨١ من التيا الى القومية العزيرية .
(١٥٣) د . أحمد عبد النصف محمود : مرجع سابق هامش (١) ص : ٧٠-٧١ .
(١٥٤) للمرجع نفسه .
(*) سيتم تناول ذلك تفصيلا في الفصل الخاص (دور السفن في النشاط الخارجي) .

وقد كانت سلطة (والى/خديوى) مصر فى منح الترقيات حتى رتبة الميرالاي (عميد) ، وذلك تبعا لما جاء فى فرمان غرة يونية ١٨٤١ الصادر لمحمد على الذى نص على أنه « یرقى ضباط البرية والبحرية حتى رتبة أميرالای ، وهى الحقوق التى ثبتها فرمان ٢٧ يونية ١٨٧٣ لاسماعيل باشا فى اشارته « ٠٠ أبقينا لخديوى مصر الامتياز القديم فى حق اعطاء رتبة ميرالای من الرتب العسكرية « ٠٠ » (١٥٥) ، أما الترقى لما فوق هذه الرتبة كرتبة الميرلوا (لواء) والفریق « ٠٠ فهذه بموافقة السلطان (١٥٦) .

ولما كانت هذه الترقيات تصدر بأرادة سنّية ، من ثم كانت تعرض عليه المحاكمات البحرية التى كان من شأنها التأثير على الرتبة الوظيفية سواء من حيث عدم الاصعاد لمن يستحق ، أو الخفض ، أو الرقت ، وإذا لم يتبع ذلك كانت النتيجة اصدار الأوامر الى ناظر البحرية بإحضاره الذين أقدموا على الانفراد بأرائهم وعلى سبيل المثال ، كان قرار مجلس تأديب البحرية الخاص بمصطفى قبودان مفردات وابور دمنهور التابع للعزيزية ، صادرا بحرماته من الاصعاد (وقف أقلمية) الى الترقية سنة حسب آراء ليمان ريس (رئيس ميناء) اسكندرية ، وناظر الترسانة بها ، وسوارى فرقتين (سفينة حربية) وسوارى وابور السعيدية وسوارى وابور الزرخ ، بينما انفراد وكيل البحرية برأى مفاده نزول (تخفيض) المفردات المذكور عن رتبة سنّية ، ومن ثم كان قرار الأغلبية ، بحرماته من الاصعاد (١٥٦ مكررا) .

ولما عرض هذا القرار على اسماعيل باشا ، أصدر أمره الى نظارة البحرية بتاريخ ٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤ م) مبديا اعتراضه ، نظرا لاعتباره مثل هذه الترقيات وما يؤثر عليها من سلطته السيادية فذكر « ٠٠٠ والآن قد استغفينا قرار هؤلاء الضباط ، حيث انهم اخترعوا حكم علم الترقية ، مع كون الاصعاد الى الترقى لم يكن بأيديهم ولا يعطى بواسطتهم ولا يملوا وجوب الترقى حتما لهذا ولا عدهم ولا هناك قاعدة مضطردة لهم ، وكيف قدموا عليها وبنوا حكمهم على مجهول « ٠٠ لذلك تحضروهم وتوبخوهم ومن حضر من أمثالهم عليه ألا يخرج عن حد قانون شخصه « ٠٠٠ » (١٥٦ مكررا) .

(١٥٥) « أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا (١٩٦٧) ، ص : ٢٥٠ .

(١٥٦) نفسه ، ص : ٢٣٣ .

(١٥٦م) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : مطبعة الواپورات (١) صورة الأمر الكريم الصادر لنظارة البحرية نمرة ٣ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨١ ، محولة من ناظر البحرية عبد اللطيف (باشا) بتاريخ ١٥ رجب ١٢٨١ الى مدير القومانية العزيرية المصرية . (٢٠١٥٦) نفسه .

وكان يترتب على الترقيات زيادة مادية في المرتب الأصلي والبدلات والمزايا التي تمنح للمتقنين ، وقد كانت الماهيات الأساسية الشهرية للدرجات الترقى في عهد اسماعيل باشا كما يلي (١٥٦ مكر ٣) :

٣٠٠ قرش ملازم ثانى - ٣٥٠ قرشا ملازم أول - ٥٠٠ قرش يوزباشى
- ١٢٠٠ قرش صاغقول - ٢٠٠٠ قرش بكباشى - ٣٠٠٠ قائلقام -
٤٠٠٠ قرش ميرآلى - ٦٠٠٠ قرش أميرالو (لواء) « ٧٥٠٠ قرش
الغريق » .

وتجدر الإشارة الى أنه في حالة علم نيل البعض ترقيةاتهم في مواعيد اقراهم ، فهؤلاء كان يتم بحث التماسهم وتسوية حالاتهم من ذلك القبودان زرب الذى كان معاوناً لتوكيل السويس ومضت عليه أربع سنوات ونصف بمرتب ٧٥٠ قرشا فتم بحث حالته والموافقة على صرفه ٣٠٠٠ قرش شهري أسوة بمرتبات الرتبة الثالثة (١٥٧) ، كذلك يلاحظ أنه في حالة تحول النشاط البحرى التجارى الى مصلحة حكومية ، كان يتم الجمع بين ترقيةات السفن التجارية والحربية معا ، لتبقيتهم العليا لجهة اشراف واحدة سواء ديوان الواپورات والعمليات أو نظارة البحرية ، ولذا كان يشتمل قرار الانعام على أسماء عديدة تخدم فى سفن تجارية وحربية ، من ذلك الانعام فى يناير ١٧٨٥ على جملة أسماء الخاص منها بالبحرية التجارية « مصلحة واپورات البوستة البخارية » ، رتبة البكباشى الى إبراهيم عيسى قبودان واپور (سفينة بخارية) دمنهور ، رتبة الصاغقول أغامى الى كل من محمد مصطفى ، وحسين جميل ، ومحمد موسى قبودانات واپورات المنصورة ومسير والنجيلة ، ثم مصطفى مرشدى ويوسف وشحاتة قاسم وأحمد توفيق مفردات واپورات دسوق والدقهلية والمنيا ودمنهور (١٥٨) :

كما يلاحظ أن أعلى رتبة بالسفينة كان يتم منحها للسوارى ، ولم يكن هناك من يرقى اليها ، ولم يحدث فيما تمت مطالعته من وثائق البحرية التجارية أن كانت رتبة السوارى قائمقام أو بكباشى أو صاغقول أغامى وكان بين أفراد الطاقم بدءاً من المفردات من رقى لها ، بينما كان المفردات (نائبه) يحمل فى الغالب الرتبة التالية .

وإذا كانت ترقيةات الضباط قد روعيت بشأنها هذه الاجراءات ، فإن

(٣١٥٦) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس ادارة المزيزية ، وثيقة ٣٦٢٢٨ بالدار نمرة ١٢٧/٣ بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٤ هـ (نوفمبر ١٨٦٧) .
(١٥٧) المصدر السابق : وثيقة رقم ٣٦١٣٥ بالدار ، قرار مجلس ادارة القومية المزيزية نمرة ١٦ بتاريخ ١١ جمادى أول ١٢٨١ هـ (أكتوبر ١٨٦٤) .
(١٥٨) الوقائع المصرية : العدد ٥٨٩ بتاريخ الأحد ٢ ذى الحجة ١٢٩١ هـ / ١٠ يناير ١٨٧٥ .

ترقيات الفئات الأخرى المدنية والأجانب ، تركت لقرارات مجلس الإدارة ، وحسبما تمت ملاحظته من سياق الوثائق ، أن البعض منها كانت تحكمه الملاحظات والاختبارات كوظائف المهندسين والدومنجية التي يباشرها باشمهندس العموم ، وأما الوظائف العليا في الديوان كالحاسبين والباشكاتب ، ومن يقارب مستواها ، فهذا تبعاً لتقدير الناظر ومجلس الإدارة ، وفي هذا المجال نلاحظ الكثير من المفارقات ، فالمهندسين الأجانب وجد من بينهم مثلاً جاكوب بوك Jacob Boek كان قد تم توقيعه عقد عمل بوظيفة مهندس ثالث بالسفينة دمنهور اعتباراً من ٢٦ مايو ١٨٦٥ (١٥٩) ، ثم رقى إلى مهندس ثان بالسفينة الجديدة في العام التالي ، وفي ٢٦ يناير ١٨٦٧ رقى إلى مهندس أول بالسفينة « سواكن » (١٦٠) ، أى حصل على الترقية مرتين في أقل من عامين ، ويؤكد حصول المستخدم بعقد عمل على ترقيات دون التزام حرفي بثبات وظيفته ومقابلها المادى فى عقد العمل .

وقد كانت تحدث بعض المتغيرات فى المسميات الوظيفية تبعاً لترتيب ديوان العموم فى إطار الرؤوس والرئاسة « ريس » بأشريس ، ثان ، أول ٠٠ وهكذا مع الزيادة المادية ، وفى البعض الآخر لم تكن تتغير المسميات الوظيفية ، وذلك إذا كانوا يتبعون رئاسة إدارتهم ، ومن ثم تزيد قيمة مرتباتهم . من ذلك دميان بك باشكاتب العزيرية والذي سبق تناول أخطائه واستجوابه عنها ، فقد تمت الموافقة على منحه علاوة بمبلغ ٢٠٠٠ قرش سبق استقطاعها ، وأصبح راتبه الشهرى اعتباراً من ١٠ شوال ١٢٨١ هـ مارس ١٨٦٥) ٧٠٠٠ قرش شهرى ، وفى القرار ذاته ، كانت علاوة على أفندى ندا باشكاتب مجلس الإدارة ١٠٠٠ قرش ليصبح راتبه الشهرى ٥٠٠٠ قرش ، كما أصبح ما يتقاضاه شهرياً فرنسيسكو بينى بك المكلف بالنظر فى الأمور القضائية ٥٠٠٠ قرش بعد إضافة ٢٣٦٦٦٦ قرش وثلاث وعشرين بارة إلى مرتبه السابق ٣٣٣٣١٣ قرش (١٦١) .

ويتضح من ذلك أن أولهم دميان بك كان يتقاضى سابقاً اجرا يفوق الذى كان يتقاضاه الميرآلآى (٤٠٠٠ قرش) ولما منح علاوة قارب ماعية

(١٥٩) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : محظلة مكاتبات ادارة ١٢٨٢ هـ ، ترجمة عقد عمل بين جاكوب بوك فى 22 Leaden Hall Street ; London بتاريخ ٢٦ مايو ١٨٦٥ مع وكيل العزيرية وحضور James Allen (١٦٠) نفسه : محظلة واپورات رقم (٢) ١٨٦٨/٦٧ ، كلف مقدم من روبرت استين وكيل باشمهندس السويس تاريخه تقدم الى سالح بك وكيل عموم العزيرية عن التغيرات والتبدلات التى صارت فى مهندسين واپورات البحر الأحمر . (١٦١) نفسه : محظلة قرارات مجلس ادارة العزيرية ، ملف ١٢٨١ هـ ، قرار المجلس لمره ٢٩/مضبطة ٢٤ بتاريخ ١٠ شوال ١٢٨١ هـ .

الفريق ٧٥٠٠ قرش شهري ، وأما ثانيهما على أفندي ندا ، وكان قد تم تبينه بمرتب شهري ٤٠٠٠ قرش اعتبارا من غرة ربيع أول ١٢٨١ هـ (٤ أغسطس ١٨٦٤ م) بما يعادل ماهية الأمير آلى ، وتم منحه العلاوة على الرغم من مضي أقل من سنة ، بما يعنى عدم اتفاق نظم الترقى ، وانها لم تسر بنفس النظم التي روعيت في ترقية العسكريين ، وقد يكمن تفسير هذا الاكثار في مبالغ العلاوات والترقى أنه بسبب وجود خلل ادارى مجاسي ، وهو ما عانت منه الشركة حين تقلصت ايراداتها في وقت لاحق ، عسرت تراجع حساباتها واضطرت الى تقليص الترقيات وتخفيض بعض النسب من المرتبات ، كما اضطرت لرفث بعض هؤلاء ، ومنهم فرنسيسكو بيني بك ، التي اتخذت قرارا برفته في ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥ م) أي بعد نحو أربعة أشهر ، وجاء في قراره « لتوفير ما كان مرتب له » (١٦٢) ، واستعاضت عنه بالايصال نقولا هيكالى بماهية شهري خمسة عشر ليرة أى نحو ١٤٦٢ قرشا شهريا (١٦٣) . تلك هي الأطر التي كانت تحكم الترقيات والعلاوات الممنوحة ، وهي توضح الى أى حد كان ذوو الرتب يحصلون على ترقياتهم تبعا لأسس أكثر تنظيما ومراقبة مما سواهم .

خامسا : التحقيقات والجزاءات :

بداية ينبغى الإشارة الى أن فرمانات ولوائح البحرية التجارية المصرية نصت على أن المستخدمين بها يكونون جميعا ممثلين للأحكام والقوانين المصرية وذلك في ضوء التبعية العثمانية وتجري محاكماتهم بمعرفة المجالس المحلية (١٦٤) ، وذلك اعتمادا على أن مركزها العمومي بمصر ولكونها خاصة مصرية ، ومن ثم فقد ظل هذا الإطار هو الذي يحكم عمومية اجراء التحقيقات مع العاملين ، وفي هذا الخصوص لم تتأثر هذه النصوص بجنسيات الأجانب ، ومع ذلك ينبغى الإشارة الى عدة أمور :

أولا : لما كانت السفن التجارية ذات طبيعة خاصة - كمجتمع مستقل - في تحركاتها الملاحية عبر المياه ، من ثم فقد بدت هذه الأطر تحكمها بحال تواجدتها في الموانئ والمياه الإقليمية العثمانية بما فيها المصرية ، أو في حالة وجود السفينة بعيدا عن تلك المناطق أو في موانئ

(١٦٢) نفسه : ملف قرارات ١٢٨٢ هـ . قرار مجلس الإدارة نمرة ٣ مضبطة ٧٠

بتاريخ ٢٧ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ .

(١٦٣) نفسه : ملف قرارات ١٢٨٣ هـ ، وثيقة رقم ٣٦١٦٩ بالدار ، قرار مجلس ادارة الميزية نمرة ٢٥/ مضبطة ١٢٣ بتاريخ ٢٣ شبان ١٢٨٣ هـ (ديسمبر ١٨٦٦) .

(١٦٤) فرمان الجديدة ، - لائحة تأسيس الشركة المصرية

فرمان الميزية ، - لائحة الشركة الميزية .

أجنبية ، ويتم ذلك عند حدوث خلافات داخلية من سلطة السواري
اجراء التحقيق فيها دون اللجوء للسلطات الأجنبية .

ثانيا : فى حالة تواجد السفن التجارية فى مياه اقليمية أجنبية وحدثت
منها أو طامتها أمور تترتب عليها مساءلات قانونية ، ففي هذه
الحالة تجرى التحقيقات بمعرفة السلطات الأجنبية ، وعامة فلم تكن
توجد ثمة خلافات جوهرية فى هذا الشأن ، وذلك لوجود الصفة
الدولية التى تميز وحدة القانون البحرى عبر تطور مراحلها
التاريخية (١٦٥) .

وعلى هذا الأساس فإن التحقيقات التى كان يتم إجراؤها مع العاملين
بالسفن كانت اما نتيجة مخالفات تقع منهم أو تحدث فيما بينهم ، واما
نتيجة ظروف تتعلق بحوادث السفن ، وكان يتولى التحقيق قائد السفينة
إذا تم ذلك فى عرض البحر ثم يقوم باخطار الادارة بعد العودة .

أما إذا كانت المخالفات قد تمت مع أطراف أخرى من خارج عمالة
البحرية . التجارية كالتجار ففي هذه الحالة تتولى التحقيقات مجالس
التجار (١٦٦) ، وعلى النقيض من ذلك المحاكم الأجنبية فى حالة تواجد السفن
بها أو بمعنى أدق إذا كانت السفن فى المياه الإقليمية للموانئ الأجنبية .

وعامة فقد كانت المخالفات نوعين : اما مخالفات يتم فيها توقيع
العقوبات مع الاستمرار فى العمل وأما مخالفات يترتب عليها الرقت ، وكان
يتم تحديد المخالفة بصفة مبدئية بموجب التحقيق الذى يجرى بإشراف
السواري على ظهر السفينة والذى يتم اثباته فى سجلاتها ، ثم يتم اخطار

(١٦٥) . يرجع أصل القانون البحرى الى العادات البحرية منذ أقدم العصور . وقد
لعب اللينيقيون دورا هاما فى انشاء قواعد القانون البحرى ثم بعد ذلك الرومان . وفى
العصر الوسيط اتجه الراى الى تدوين العادات والأعراف البحرية وتم ذلك فى مجموعات من
أهمها قواعد اديلون فى القرن الثانى عشر الميلادى ثم قنصلية البحر Consulat de
la mer فى القرن الرابع عشر الميلادى وغيرها . وفى العصر الحديث ، كان أهمها
التقنين الفرنسى فى عهد لوئيس الرابع عشر سنة ١٨٦١ - الذى طور بعد الثورة الفرنسية
وصدر عام ١٨٠٧ وكان له تأثير كبير فى البلاد الأخرى ومن بينها مصر ، حيث يتضمن
الكتاب الثانى منه قواعد التجارة البحرية والذى نقل عنه حرفيا قانون التجارة البحرى
المختلط الذى طبق فى مصر عام ١٨٧٥ .

للمزيد : د : أميرة صدقى : مرجع سابق ، ص - ص : ٢ - ٣٦ . د : محمد طلعت
الغنىسى : دروس فى القانون البحرى ، ص - ص : ٤ - ٦ .

- كمال عبد الرحيم : مرجع سابق ، ص : ٦ .
- ما سبق تناوله فى (التمهيد - ماهية البحرية التجارية) :
(١٦٦) سيتم تناوله أمثلة فى الفصل الخامس (دور السفن فى التبادل الخارجى) .

الادارة مباشرة في ديوان العموم أو عن طريق التوكيل الملاحى كى يتم اقرار العقوبة النهائية .

أما اذا كانت المخالفات من جانب قائد السفينة أو نائبه (المفردات) ففي هذه الحالة كان يتم تشكيل مجلس من سواريات السفن يطلق عليه « مجلس بحرية » ويتم اعتماد قراراته من مجلس الادارة فنظارة البحرية ، وأما الحالات التى كان يترتب عليها تنزيل الرتبة أو الدرجة فكان يتم اعتمادها من الخديوى .

وقد أشارت الوثائق الى نوعيات من تلك المخالفات ، فمن الحالات التى وقعت فيها الجزاءات مع الاستمرار فى العمل ، كانت حادثة « شحط وأبور المحلة » وهو فى طريقه من جنق قلعة الى أزمير وقد ثبت ادانة سواريه مصطفى قبودان وكذلك نائبه ، لكون أولهما لم يصغ لراى كل من القلاووط والنوبتجى بالبعد عن موطن الخطر ، وأما ثانيهما فقد كان نائما بحجة انتهاء ورديته وكان ينبغي تواجده إبان الخطر ، لذلك قرر مجلس البحرية - الذى كان مشكلا من سواريات سفن النجيلة ، دمنهور ، المنصورة ، مسر ، شبين ، قليوب ، قرويت لطيف وإشراف كل من وكيل البحرية فتاخر عموم البحرية لطيف باشا - تنزيل رتبة السوارى درجة واحدة ويعود الى رتبته صاغقول أغاسى لمدة سنة كاملة مع حرمانه من شرف القيادة خلالها ويرسل الى ديوان البحرية للعمل به مدة السنة وان لم يكن هناك حاجة لاستخدامه بالديوان يتم استبداله .

وأما المفردات فتم تنزيل رتبته لمدة ستة أشهر . وقد تم التصديق على هذا القرار بالجزاءات المذكورة وقامت نظارة العزيرية بتنفيذه اعتبارا من ٧ ج (جمادى أول) ١٢٨٥ هـ (أغسطس ١٨٦٨) (١٦٧) .

ولم تكن كل حادثة سفينة نتيجة إهمال ، بل هناك حوادث نتيجة القضاء والقدر لتغلب ظروف الطبيعة على امكانات الطاقم والسينة وفى هذه الحالة لم تكن توقع عقوبات ، من ذلك ما حدث مع السفينة « دقهلية » التى اصطدمت بسفينة انجليزية أثناء عودتها من الآستانة فى ٢٩ رجب ١٢٨٤ هـ (نوفمبر ١٨٦٧) ، حيث تيقن مجلس البحرية من براءة السوارى وذلك بعد استجوابه وسماع شهادة ضباط السفينة والركاب

(١٦٧) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخطوطات الواردات ١٨٦٨/١٨٦٩ ،
مكتبة رقم ٨٠٣٦ ومرفقات ، بتاريخ ٧ ج (جمادى أول) ١٢٨٥ هـ (أغسطس ١٨٦٨)
قرار مجلس البحرية ، بتوقيع محمد شريف باشا ناظر الداخلية وعموم الشركة العزيرية .

ووكيلي جنق قلعة وأزمير ، وأن الحادث كان بسبب شدة الرياح والتيار ، وحصلت ادارة العريزية بقيمة تكاليف الاصلاحات (١٦٨) .

على أن بعض قرارات مجلس البحرية كانت تنتهي بعقوبات أخرى بعد عرضها على الخديوى ، أى لم يكن الأمر مجرد اعتماده لها ، من ذلك التحقيق الذى أجراه المجلس مع محمد ذهنى مفردات السفينة التجاوية (سواكن) لقيامه بأخذ كمية من الزيت والسلى والبول المخصص للأكولات الطاقم ، لاستعماله الخاص ، وقد اعتبر المجلس هذا التصرف (دناءة) وليس سرقة ، ولذا صدر القرار بتنزيل رتبته لمدة سنة مع دفع قيمة ما أخذه ويتم نقله من السفينة الى أخرى ، ولكن عند عرض أوراق التحقيق على الخديوى أمر بأنه لا يكتفى بالحكم المذكور وإنما يتم رفعه ويطرد من خدمة الميرى (١٦٩) .

وقد أشارت البحوث القانونية الى أن الأسباب التى كانت توجب الرفت هى : « عدم الأهلية للخدمة ، عدم الطاعة ، الإعتياد على السكر ، التعدى بالضرب ونحو ذلك مما يؤدي لاختلال النظام فى السفينة ، وترك السفينة بدون إذن ، ثم اذا حدث ابطال السفينة قهرا أو اختيارا » (١٧٠) .

وقد أشارت الوثائق الى نوعيات من هذه العقوبات ، من ذلك رفت كل من المهندس الثانى ، والمهندس الثالث بالسفينة البخارية « ينبع » بسبب سوء سلوكيهما (١٧١) ، كما تم رفت ٣٩ نفرا بحريا من طاقم السفينة « الحجاز » بتاريخ ٢٢ صفر ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) وذلك بعد قيامهم بحركة عصيان جماعية لتأخر صرف مرتباتهم (١٧٢) ، ولقد تم ارسالهم الى ديوان المهمات البحرية ، كما تم رفت ١٩ نفرا آخرين قاموا

(١٦٨) - : قرار رقم ٨٤ بتاريخ ٢٠ (رمضان) ١٢٨٤ هـ (يناير ١٨٦٩) صادر من مجلس البحرية بخصوص حادث السفينة الدهلية .

(١٦٩) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : دفتر ١١١٥ أواخر ، مرة ٣ بتاريخ ٢٢ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) أمر كريم صادر الى الكومبانية العريزية ، ص : ٢٢ .

(١٧٠) د. محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، ج ١ ، ص : ٢١٦ .

(١٧١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - عريزية) : مخططة مكاتبات ادارية ١٢٨١/١٢٨٠ هـ ، ترجمة مكاتبة بتاريخ ١٠ سبتمبر ١٨٦٤ من روبرت بريز باشمهندس الصوم الى ناهر الشركة من وقت المهندسين .

(١٧٢) - (عبيدية) : سجل م/٨/١ رقم ٥٩٢ فى ٢٢ صفر ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) من مدير المصلحة الى عرفان باشا بلدية الصنية ، ص : ٣٨٧ .

بالفرار من السفينة ذاتها ، وكان ذلك من أثر سوء الحالة التي انتهت إليها الشركة المجيدية ، وقد قبض على بعض القارين وأودعوا السجن .

وقد وجدت حالات لوفت أعداد أخرى من اجمالى قوة العمالة بالسفن ، كإجراء فى صالح تخفيض النفقات ، من ذلك ما أقدمت عليه العزيرية فى ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) حين قامت بوفت أعداد من الضباط والأنفار ، ثم قامت بتخفيض مرتبات الباقين بنحو الخمس (١٧٣) ، وكان ذلك وقت اشتداد أزمتها المالية ، التي حولت بعدها الى مصلحة خديوية .

وكانت سلطة الوقت قد حولت لادارة البحرية حسب نص اللوائح الأساسية التي أشارت الى سلطة مجلس الادارة فى نصب « تعيين » وعزل « رفعت » كافة المستخدمين (١٧٤) ، وفى هذا المجال تجدر الإشارة الى انه لم تجد احتجاجات بعض الأجانب الذين تم رفعتهم رغم لجوئهم الى قناصلهم ، من ذلك رفض دعوى السرديني « بارثليميو بانيارا » التجار بالشركة المجيدية ، وكان دفاع الشركة فى اجابتها بأن قنصل سردينيا ليس له الحق فى التدخل ، لأن الشركة خاضعة للحكومة المصرية ، كما لا يمكن نظر هذه القضية بمعرفة مجلس تجار لأن ذلك من صميم اختصاصاتها الادارية ، و « أن التجار بالسفينة نفر والنفر يمكن رفعتهم فى أى وقت عندما يترامى اقتضى ذلك من غير أن يمكنه التسداعى بشئ » (١٧٥) . وقد أضافت الوثيقة ذاتها . بأنه ليس له الحق الا فى صرف قيمة ما يتكلفه فى العودة اذا كان استخدامه من دولة أجنبية أو بقية حقوقه فى عقد العمل البحرى .

كذلك أقدمت المجيدية على رفعت القبولانات الأجانب من العمل فى السفن على أثر امتناعهم عن قبول وتنفيذ لائحة الشركة ، وأبقت منهم شخصا يدعى « سنتوفى » لم يحدث منه اعتراض (١٧٦) .

لذلك يمكن القول بأن جنسية المستخدمين لم تكن تقف عثرة فى غالب الأحوال أمام سلطة ادارة البحرية التجارية المصرية فى توقيع العقوبات ، ومع ذلك كان يقوم بعض الأجانب فى أعقاب رفعتهم بتقديم

(١٧٣) - (عزيرية) : محظلة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٨/١٨٦٩ ، قرار مجلس الادارة لسنة ٣٦ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) .
(١٧٤) راجع البند السادس عشر « نظامات العزيرية »

(١٧٥) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/ ١/٦ ، بتاريخ ٦٦ (شوال) ١٢٧٧ هـ (أبريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى محافظ الاسكندرية / ص : ٦٤٨ .
(١٧٦) - : سجل م/ ٨/١/٦ رقم ١٣ بتاريخ غاية صفر ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى طاهر قهوجي سيوازي ليجد ، ص : ٦٠٦ .

طلبات للحصول على انعام من الباشا ، ومنهم روبرت جالانتى قبودان
ثان بالمجيدية الذى طلب له القنصل البريطانى انعاما من محمد سعيد باشا ،
وقد اجاب طلبه ، رغم صرف الشركة مرتب ثلاثة شهور مقابل تكاليف
سفره ، وقد امر الباشا بصرف انعامه من خزينة الجمرى على أن يتم خصم
ذلك على ديوان المعية (١٧٧) ، وكان الرقت تمشيا مع سياسة اخراج
العناصر الاجنبية من السفن التجارية .

ولعل هذه الاشارات تكشف عن اقرار ادارة البحرية التجارية
لاجراءات تكفل لها البعد عن صراع جنسيات المستخدمين ، وفي هذا
المجال تجدر الاشارة الى أن الشركة المريزية قامت بتعيين بينى بك
(افوكاتو) محاميا عنها فى القضايا أو التحقيقات التى يكون الأوربيون
أحد أطرافها ، وبعد رفته قامت بتعيين أحد رعايا ايطاليا ويدعى «الحواجه
تقولا هيكلالى» ، وقد اشارت فى عقد استخدام هذا المحامى الى انه « عندما
تريد القومانية رفته سواء كان يوم الاستغناء عنه أو لى وجه كان ،
فلا يكون له طلب ولا تداعى عليها بشئ من كافة الوجوه الشرعية
والسياسية » (١٧٨) .

على أن هناك حالات كان يتم فيها الرقت بناء على طلب أو التماس
المستخدم تبعا لظروفه العائلية أو حالته الصحية أو بالأحرى اغاؤه من
الاستمرار فى العمل ، وفى هذه الحالة كان يتم البت فى قراره بمعرفة
ناظر البحرية وموافقة المعية ، من ذلك استئذان أحمد باشا ناظر البحرية
والواردات اخراج شخص يدعى (سمد) أحد بحارة الباخرة دقهلية التابعة
للمريزية ، اجابة لالتماس والدته وتزكية مدير الشرقية له ، بأنه «وحدانى
وله نحو سبعة أفدنة مكلفة بالمال وليس لاسرته عائل سواء » (١٧٩) ،
ونفس الشيء لمن كان يتم استئذانهم من ديوان المجاهدية والبحرية وتنطبق
عليهم مثل هذه الظروف التى تنتهى معها خدمتهم بالسفن التجارية .

(١٧٧) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : دفتر ٢٢٧٩ اوامر ، رقم ١
بتاريخ ١٦ شعبان ١٢٧٩ هـ (يناير ١٨٦٣) أمر كريم الى جمرى اسكندرية ، ص : ١٣ .
- (خدمات - معيضية) : سجل م/١/٨ ، بتاريخ ٢٦ يوليو ١٨٦٠ : من مدير
المجيدية الى روبرت جالانتى بوابور بريشيان ، ٦١ .
(١٧٨) - (عزيزية) : مطبعة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة رقم ٣١٦٦٩ بالدار
بتاريخ ٢٣ شعبان ١٢٨٣ هـ (ديسمبر ١٨٦٦) قرار مجلس ادارة القومانية المريزية
باسماء محمد شريف باشا .
(١٧٩) - (ديوان معية) : مطبعة ٣٧ معية تركى ، ترجمة مكتبة رقم ٣٧/١٠٩
بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) من أحمد باشا ناظر البحرية والواردات الى
كاتب ديوان خديوى .

سادسا : الاجازات :

تعتبر الاجازات هى الفترة التى يقضيها الفرد بعيدا عن السفينة باذن الادارة ، و طبقا لما تنظمه التعليمات ، ولعل طبيعة العمل البحرى والأسفار البعيدة كانت تزيد من أهمية حصول العاملين بالسفن على اجازات يقضونها بين أسرهم ، بيد أن نظم منح هذه الاجازات التى هى من حق العامل اختلفت بين فترة وأخرى ، وذلك حسبما توضحه الوثائق وبما يرجح عدم وجود نظم عامة ومستديمة تنظم تلك الاجازات ، غير أن الواضح من أنواعها انها كانت نوعين أولهما الاجازات الدورية بالاذن ، وثانيهما : المرضية التى كان يتم اقرارها بعد التصريح بها من الجهة الطبية ، وقد اختلفت نظم كل منها حسبما يوضحه العرض التالى :

بالنسبة للاجازات الدورية ، غاننا نجد فى وثائق الشركة المجيدية بتاريخ ٣ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦١) إشارة الى أن الاجازة التى كان يتم الحصول عليها باذن قبل هذا التاريخ كان يتم احتسابها على الفرد فيتم خصم أيامها من المرتب وبدل التعيين ، ومنذ هذا التاريخ وافق مجلس الادارة على أن يمنح الفرد سبعة أيام كل ثلاثة اشهر ، يخصم عنها بدل التعيين فقط مع بعض تعديلات أخرى ، حسبما يوضح ذلك أمر المجيدية الى وكيل السويس بتاريخه ونصه :

« بخصوص تشكى ضباط وأنفار وابورات الكومبانية من قطع فائدهم على الكامل عند توجيههم بالاجازة لمشاهدة أهاليهم ، أو لقضاء اشتغال خصوصية ، فباشتراك الرأى مع حضرات أعضاء مجلس ادارة الكومبانية ، قد ترتب انه فى كل ثلاثة شهور يعطى اجازة بالغياب مدة أسبوع واحد » (١٨٠) ، وهذا الأسبوع كان لا يصرف عنه بدل تعيين ، وإنما تصرف عنه الماهية فقط ، ثم يضيف الأمر ذاته انه اذا طلب الاذن بالغياب فى غير هذه الأيام السبعة المسموح بها « فيصير قطع مرتباته على الكامل مدة غيابه ، أى من الماهية الأساسية والبدلات الأخرى ، وكما هو واضح فان تلك المدد الأخرى لم يتم تحديدها قلة أو كثرة ، وإنما كان يشترط اذن الحصول عليها ، والا اعتبر غيابا بدون اذن وتوقع عليه الجزاءات »

أما فى الشركة المصرية منذ بدايات عهد اسماعيل باشا فانه قد جاء

(١٨٠) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٦/٨ صادر عربى المجيدية ، مكتبة رقم ١٦ بتاريخ ٣ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص ١٠٨ .

في قرار جمعية مؤمنى الشركة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، انه لم يكن يتم الخصم من ضباط السفن عن مدة الإجازة (دون تجديد عند أيامها) ، ولا علم ديوان العيوض أن مستخدمى السفن البحرية كان يستقطع نصف ما هيأتهم أيام الأجازات ، من ثم صدرت الأوامر بمعاملتهم كذلك ، ولكنهم تظلّموا من ذلك وقدموا التماساتهم ، ولذا تمت التعديلات وأصبحت بموجبها مدة الإجازة المدفوعة الأجر عشرة أيام ، وما عدا ذلك يحسب بنصف الأجر ، وذلك بالنسبة للضباط والأنفار (١٨١) ، ولما لم يوضح بالقرار لى فترة تمنح تلك الأيام العشرة ، من ثم يرجح أنها كانت كل ثلاثة أشهر اعتمادا على نظم الشركة السابقة (المجيدية) ، ببعض مميزات فى زيادة أيامها عن الأسبوع ، وكان ذلك بالنسبة للمصريين .

أما الأوربيون فقد كانت لهم ميزة فى التعامل نظرا لبعضهم المكاني عن ذويهم ، ومن ثم لا تكفيهم الأجازات القصيرة ، ولذا جات اشارات متعددة تؤكد قيامهم بإجازة لمدة ثلاثة أشهر ، منها مكتابة من المجيدية للدكتور (طبيب) بونيل بتاريخ ١٢ يوليو ١٨٦٠ تفيد الموافقة على قيامه بإجازة ثلاثة أشهر (١٨٢) ، كذلك ما جاء فى وثائق الشركة العزيرية بتاريخ ٢٤ يناير ١٨٦٧ عن حضور الأوربي مهندس ثان السفينة مصووع من بعد مضى ثلاثة أشهر إجازة ، والتحاقه بالعمل فى السفينة الجديدة (١٨٣) ، وكذلك التصريح للخواجة « ج . اينج » مهندس أول السفينة « سواكن » بثلاثة أشهر إجازة بتاريخ ٢٦ يناير ١٨٦٧ (١٨٤) ، بيد أننا لم نتوصل الى طبيعة معاملتهم ماديا عن هذه الإجازة .

ثم حدث تعديل فى نظم هذه الأجازات بعد أيلولة الشركة العزيرية الى المبرى وتسميتها مصلحة وإبورات البوصة الخديوية ، فأصبحت الإجازة تمتح دوريا لمدة ثلاثة أشهر بالتناوب بين اجمالى أفراد الطاقم ، حيث أصيب الخديوى اسماعيل باشا أمره فى هذا الشأن بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨٧ هـ (يولية ١٨٧٠) بمنح ريع عمالة جميع بواخر الشركة (المصلحة) إجازة لمدة ثلاثة شهور اعتبارا من يولية ١٨٧٠ (١٨٥) ، وأصبح هذا

(١٨١) - : (محافظة عزيرية) : المحظية الاولى ، قرار جمعية مؤسسين القومية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٩٠ هـ (لكافة الماشرة) .

(١٨٢) - : (مجيدية) : سجل م/ ٨/١/٦٦ صادر عربى ادارة المجيدية ، مكتابة بتاريخ

اول يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الدكتور (الدكتور) بونيل الحكيم ، ص : ٢٢ .

(١٨٣) - (عزيرية) : محظية وإبورات (٣) ١٨٦٨/٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢٦ يناير

١٨٦٧ كُتِبَ من روبرت استيفنس باشمهندس السويس عن التبدلات والتفويات فى مهندسى السفن .

(١٨٤) المصدر للمسة .

(١٨٥) دار الوثائق (ديوان عمية سنية) : محظية ٤٧ عمية تركى ، ترجمة وثيقة =

تاريخ البحرية - ٣٢١

الاطار هو الذي ينظم حصول طاقم السفينة على أجازاته ، وكان هذا النظام يقارب إلى حد كبير الأجازات الدورية التي كانت تغطي بانتظام للعاملين بالأسطول الحربي وهو ثلاثة أشهر لكل مائة نفر (١٨٦) ، ولعل تفسير ذلك يكمن في أن المصلحة كانت تابعة بأكملها للميرى ، ومن ثم خضعت لنفس النظام التي اتبعت مع الدونتما .

وقد كان متبعاً استناد عمل القائم بالأجازة إلى فرد آخر في نفس تخصصه ، وكان في الغالب الذي يليه مباشرة في الترتيب الوظيفي ، إن لم يوجد نفس المستوى الوظيفي ، ويتم اثبات ذلك في يوميات السفينة ، ثم يقوم بإخطار التوكيل المنوط به متابعة ذلك داخل مصر في السويس أو الإسكندرية ، كي يتم اثبات الأجازة ، وإعطاء القائم بها تذاكر السفر وبعد ذلك يتم إخطار الإدارة « ديوان العموم » ، وقد أدت ضرورات توفير بديل عن يقوم بإجازة إلى اتخاذ قرارات من شأنها زيادة عدد أفراد الطاقم « رقعة الخمس زيادة عن المقتن » (١٨٧) ، أي زيادة الموجودين بالسفينة عن الترتيب الأصلي لمن يلزموا للسفينة بقدر الخمس ، وقد اتبع ذلك إبان ازدهار الشركة الميزانية فقط ، حيث روعي فيما عدا ذلك تدبير طاقم السفينة لتشتونه دون زيادات عديدة ، ومراعاة طاقة العمل في النسب التي تمنح أجازات ، بما لا يؤثر على التشغيل .

وفيما عدا هذه الأجازات الدورية ، أشار البعض إلى أنه حين تكون السفينة رائنتية بالشاطئ كان يتم منح اذونات لفترات معدودة تسمى ، فالأجانب مثلا كان يصرح لهم عن يوم الأحد لأداء صلواتهم الدينية (١٨٨) .

أما أولئك الذين كان يتم خروجهم دون إذن ، فانهم يعتبرون فارين ويتمرضون لعقوبة تصل للرفق في حالة الشركات ، وكذلك في حالة كونها مصلحة حكومية ، وأما ذوو الرتب فإن هؤلاء يتم القبض عليهم ومحاکمتهم وسجنهم ، من ذلك ما ذكرته وثائق مصلحة الواپورات الميرية ، في مكتابة توكيل السويس عن طاقم وابور جده بتاريخ ٢٥ ص (صفر) ١٢٨٧ هـ (٢ سبتمبر ١٨٦١) ، أن النفر طامحا (طه) الأجنبي توجه

رقم ٤٧/٣٦٠ بتاريخ ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ من شاهين كنج ناظر الجهادية والبحرية إلى مهر دار الخية .

(١٨٦) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٢٩ .

(١٨٧) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة . ملف ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار للمجلس المرة ١٣٤ مضبطة ٢٠ بتاريخ ١٩ رمضان ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦٥) .

(١٨٨) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٣٣ .

فى أجازة ولم يرجع يوم ١٣ ب (٣) (أول أغسطس ١٨٦١) ، فى ثانى يوم ٢٤ ب (٢ أغسطس ١٨٦١) خرج الى البر ضمن الخمسة عشر نفر العاصين من طاقم الوايور المذكور ، الذين تم سجنهم بالمحافظة ، وأوصلوا عن طريقها الى سعادة عرفان بك (المعية) .

أما بالنسبة للاجازات المرضية ، وهى التى كانت تقصرها الجهة الطبية المختصة للمريض ، وقد كانت تلك الجهة اما على ظهر السفينة أو خارجها ، فبالنسبة لتلك الموجودة بالسفينة فيقصد بها الطبيب (الحكيم) ، وقد شهدت السفن التجارية منذ بداياتها فى الشركة الجديدة تعيين طبيب بكل سفينة لمعالجة الطاقم والركاب ، وبرفقته بعض الأدوية الضرورية فى عهدة (اجزاجى) صيدل (١٨٩) ، وقد استمر ذلك طيلة الفترات التالية (١٩٠) ، بامتثناء بعض فترات انتكاسة النشاط ، التى كان يتم فيها الاستعاضة عن أطباء السفن بآخرين فى محال التوكيلات المصرية ، وكان مثال ذلك ما حدث فى فترات تصفية الجديدة (١٩١) ، وأما الجهة الأخرى فهى (الاستشفيات) المستشفيات لمن كان علاجهم

(*) « ب » اتخذها الوثائق رمزاً لشهر آبيب ، وليس « دج » كما هو متبع ، لاتخاذ التقويم القبطى ، كما ان الأحداث ذاتها وسياق تواريخ الكتابات أكد وقوعها فى آبيب ١٥٧٧ (يولية/أغسطس ١٨٦١) .

— محمد مختار باشا : مرجع سابق ، ص : ١٣٢٥ .

(١٨٩) دار الوثائق القومية (شعاعات - جديدة) : سجل م/٢/٨/١٩٦١ من سجل قيد الصعيرات الواردة للجديدة ، مكتابة نمرة ١١٦٤ بتاريخ ٥ ص (صفر) ١٢٧٦ هـ من ترسالة الاسكندرية « أفادت عن تعيين مجلس الصحة أربعة حكما ونحهم من القيودانات والمهندسين » ، ص : ٥ ، — سجل م/٨/١/١٩٦١ قيد التحريرات الصادرة عربى الفرنكى ، مكتابة بتاريخ ٩٢ يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الدكتور بوتيلى الحكيم ، ص : ٧٢ ، سجل م/٣/١/١٩٦١ ، مكتابة رقم ٩٩ بتاريخ ١٥ ر (ربيع ثانى) ١٢٧٨ هـ من المدير الى وكيل السويس ، ص : ٢٨ .

(١٩٠) نفسه (عزيزية) : مخططة قرارات جمعية مؤسسين القومبالية المصرية ، قرار نمرة ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (يوليو ١٨٦٣) بتعيين حكيم بكل وايور فى الشركة المصرية .

— مخططة قرارات مجلس ادارة القومبالية المزيرية ١٢٨٢ هـ ، صورة قرار المجلس نمرة ٢٦ مخططة ٨٣ بتاريخ الثلاثاء ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) . (سجلات وابورات البوستة) سجل م/٣/٣/١٩٦١ مصلحة وابورات البوستة القديونية رادد القروم ، مكتابة رقم ٦٢١ بتاريخ ١١ سبتمبر ١٨٧٩ ، ص : ٤ ، — الجواب : العدد ٥٢٣ بتاريخ ٣١ مايو ١٨٧١ ، — الوقائع المصرية : العدد ٥٥٢ بتاريخ الثلاثاء ٣٠ صفر ١٢٩١ هـ/ ٧ أبريل ١٨٧٤ .

(١٩١) نفسه (جديدة) : سجل م/٣/١/١٩٦١ صادر ، مكتابة بتاريخ ٢٤ (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) من مدير الجديدة الى رئيس مجلس عموم الصحة بالاسكندرية ، ص : ١٣ .

يستمدى ذلك (١٩٢) ، وعن طريق هاتين الجهتين كان يتم تحديد الأجازات المرضية ، من حيث اجراء الكشف الطبى والعودة مباشرة ، أو عودته بعد التوصية بإجازة مرضية .

وقد كان متبعاً حصول المريض على موافقة (سوارى) قائد السفينة بتوقيع الكشف الطبى عليه ، حيث يتم اسناد مهامه الى فرد آخر سواء كان ذلك أثناء اجراء الكشف الطبى أو فى فترات الراحة من العمل أو أيام الإجازة المقررة ، وكان يتم اثبات مثل هذه الاجراءات فى يومية السفينة ، حيث يتم ابلاغها الى التوكيلات الملاحية فى مصر لكي تبلغها للادارة ، نظراً لما كان يترتب عليها من متغيرات مادية ، ومن هذه المتغيرات ما تشير له مكتبة الى سوارى وابور جده بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ (أكتوبر ١٨٦٢) ، بأنه يتم خصم قيمة بدلات التعيين عن فترة الإقامة بالاستبائية (المستشفى) وذلك نظير ما يصرف لهم من العلاج على أن تصرف ماهياتهم الأساسية كاملة .

أما أولئك المصابون بأمراض تستلزم علاجها فترات طويلة تصل الى سنة كاملة فكان يتم خصم نسبة من ماهياتهم الأساسية ، ولكن يصرف لهم (التعيين) المأكل و (الكسوة) الملابس أو بدلها (النقدى) حسب المتبع ، وأما الذين يثبت تمارضهم فيتم خصم ماهياتهم والبدلات من مدة التمارض التى يثبتها حكيمباشى الاستبائية (١٩٣) .

وإذا كان المريض فى إجازة دورية ، فإنه كان يتوجه للمستشفى الموجودة بمديريته ، حيث يتم تدوين بياناته التى تخطر بهما ديوان المحافظة ، ويتم تسوية نفقات علاجه مع جهة عمله عن طريق الديوان ، وذلك لتبعية الاستبائيات لادارة المحافظات ، حسبما جاء بالأمر العالى الصادر لنظارة البحرية بتاريخ ٢٨ صفر ١٢٨٠ (١٩٤) .

وأما إذا لم تكن سبل العلاج متاحة داخل مصر ، فإنه كان يتم ارسال المريض للخارج ، ولكن بعد الموافقة الخديوية ، من ذلك سفر مصطفى بك سوارى « فرقتين الابراهيمية » للعلاج فى « ديانة » لمعالجة نظيره فى جمادى الآخر ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٧) وعين بدلا منه القالمقام (عقيد) جمال قبوذان سوارى السفينة « الشرقية » التابع للشركة العزيرية (١٩٥) .

(١٩٢) أمين سامى : تقويم الليل مجلد ٢ من جزء ٣ ، ص : ٥٦ .
(١٩٣) دار الوثائق (خدمات مجدية) : سجل م/٤/٣ التحريات الصادرة ، مكتبة بتاريخ ١٩ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ من مدير الواجرات البحرية الى سوارى وابور جده ، ص : ٢٦٩ .

(١٩٤) أمين سامى : مرجع سابق ، ص : ٥٠٦ .
(١٩٥) دار الوثائق (ديوان مئة سنه) : دفتر ١٩٦٩ أولمر عربى ، رقم ٢ أمر كريم بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٣ هـ من الجزيرة الى ديوان البحرية ، ص : ٧٥ .

وكنا هو واضح فانه لم تكن تجلد مئة للاجازات المرضية . ومن ثم تسرى قرارات الجهة الطبية ، ولكن كانت تحدث تحفظات ادارية ازاء هذه القرارات في بعض الاحيان . من ذلك عدم موافقة توكيل السويس على الاجازة التي اشار بها الاطباء « لاسماعيل قيودان عزمي » ملازم وابور مصنوع ، وفي هذه الحالة لم يكن من سبيل سوى رفع الامر لتفتيش عموم الوابورات ، الذي وافق على رأى الاطباء (١٩٦) .

ومع ذلك فقد وجدت بعض الحالات الأخرى التي استدعت تدخل القنصل ، من ذلك اصابة النمساوية « موزياتنهى » كمريرة (خادمة) السفينة الشرقية بكسر في ساقها الأيسر أثناء عملها بالسفينة المذكورة ، ومكثت في العلاج لمدة ثمانية أشهر ، ولما كان تقرير سوارى السفينة آنذا قد ورد به أنه لم يكن متواجدا « حريم » أثناء الإصابة ، من ثم اعتبرت ليست اصابة عمل ، وأصبحت متغيبه الأمن الذي دفعها لرفع قضية عن طريق القنصل النمساوى في مصر ، وكان نائباً عن العزيمية الأفوكاتو (المحامي) هيكالى Halcalis ، وانتهى الخلاف في ٢ يونية ١٨٧٠ بصد دفع مكافأة ٣٠٠ فرنك ، استلمتها قنصلية النمسا في ٢٤ يناير ١٨٧١ (١٩٧) .

سابقا : الانتقال بالسكك الحديدية :

كانت هذه الانتقالات تتم لمن كانوا يكلفون بالتوجه في مأموريات عمل داخل مصر ، وأما الانتقالات الأكثر فهي للقائمين بأجازاتهم ، اذ بعد موافقة السوارى على قيام الفرد بإجازة وثابت ذلك في سجلات السفينة ، كان يتم التوجه الى الوكيل الملاحي المنوط به الاشراف على هذه الجوانب في السويس والاسكندرية حسب منطقة العمل البحري ، حيث يقوم بإثبات بيانات القائم بالإجازة في سجلاته ، ثم يحرر له تذكرة (استمارة) لركوب السكك الحديدية (١٩٨) ، وكان يتم نفس الشيء بالنسبة للمأموريات للدواوين الأخرى .

(١٩٦) نفسه (خدمات - وابورات ، البوينة) سجل م/٣/٣٠ وارد الفروع ، مكتابه رقم ٧١٥ بتاريخ ٧ أكتوبر ١٨٧٩ من تفتيش عموم الوابورات ، ص : ٢٢ .

(١٩٧) نفسه (خدمات - عزيمية) : مطقة الوابورات (٦٩ - ١٨٧٢) ، وثيقة بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٧ مطمعة من وكيل الموم عما يخص موزياتنهى كمريرة . وابور الشرقية ، - مكتابه مؤرخة ٢٦ يونيو ١٨٧٠ من مكتب الأفوكاتو هيكالى الى ناظر ديوان الداخلية محمد شريف باشا ومرفقات استلام قنصلية النمسا للمكافأة في ٢٤ يناير ١٨٧١ .

(١٩٨) - (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٦/٨ صادر عربى قلم ادارة للدير رقم ٢٦ بتاريخ ١٣ هـ (فجر الحجة) ١٢٧٦ هـ (يولية ١٨٦٠) من عبد الرحمن رشدى بك مدير المجيدية الى مدير عموم السكة الحديد ، ص : ٢٣ .

وقد كان متجهسا تسليم تلك التذكرة. لكتب السكك الحديدية والمحصول على تصريح آخر، حيث يتم جميع تلك التذاكر لحاسبة الشركة، وكانت تتم المحاسبة على أساس نصف الأجرة للمستخلفين أما مدير الشركة ووكيله ومفتش الوايورات فكان يتم انتقالهم مجانا، وذلك منذ انشاء الحديدية حين كان يتولى ادارتها ادوار ديرفيو، ولكن في ٣٠ أبريل ١٨٦٠، حيث استندت مهامه لمبد الرحمن رشدى بك، فلم يلبث أن قدم شبكاواه الصديفة من أن السكك الحديدية رفضت استمرار مزايها انتقال مستخدمى الشركة بنصف الأجرة والانتقال للفئات المجانية، كما أنهى رفضت قبول التذاكر المحررة من توكيل مصر لنحو ثلاثين نفرا كان مزعا سفرهم في ١١ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٦ هـ (يولية ١٨٦٠)؛ وطالبتهم بدفع الأجر نقدا (١٩٩)، ولم تقبل التذاكر الا بعد منازعة وعلى ألا يتم ذلك مستقبلا، ومن ثم بدا الأمر عدم قدرة الادارة المصرية على تيل المزاي التي نجحت في نيلها الادارة الأجنبية سابقا، وقد احتوت مكاتبات عبد الرحمن رشدى بك للمعية والسكك الحديدية على مفارقات « وكلاء جميع كرومبانيات الوايورات أى الشرقية P & O والفرنسية (الميساجيرى) والنمسوية (Lloyd) وغيرهم جارى نزولهم بعرييات السكك الحديدية عندما يريدوا الذهاب والاياب بها بدون تذاكر .. والمدير سلفنا ومع وكيله ومع مفتش وايوراتها .. ومن وقت تقليدنا بوظيفة مدير (المتبع معنا) خلافا للمعاملة المتبعة مع الأجانب ومع سلفنا .. وكون هذا كله مخالف للأصول المتبعة الى الآن .. » (٢٠٠) ويرجو عبر حيرته الافادة بما ينبغي اتباعه .

ولم تكن ثمة افادة من السكك الحديدية سوى ان « نزول ديرفيو .. كان بناء على أمر شفوى من نوبار لشخصه لقيامه بمهام واجبة للحكومة . وتلزم أوامر أخرى للاستمرار » (٢٠١)، فإذا كانت هذه الافادة قد برزت مجانية انتقال ديرفيو، فإنها أثبتت الخطوة التي كان يتمتع بها . ونفس الفى بالنسبة لشركات الملاحة الأجنبية، وقد ذكر يتسى بك مدير السكة الحديد في مكتابة أخرى « .. انه لم تكن توجد رابطة (اتفاق) مع الحديدية بخصوص تلك المزاي السابقة، والما كان يتم ذلك أسوة بما هو

(١٩٩) المصدر نفسه .

(٢٠٠) - : سجل م/٩/١٦، مكتابة رقم ٤٢٥ بتاريخ ٥ ١٦ (جهاش أخوه) ١٢٧٧ هـ المرفوض من المدير الى لامية الستية عن الزيادات الواقعة في مسابقة السكك الحديدية للشركة للحديدية، ص : ٢٢٧ .

(٢٠١) - : سجل م/٨/١٦، صادر عربى والفرنكى الافادة، مكتابة بتاريخ ٨ يوليو ١٨٦٠ الى المسير ديرفيو، ص : ٢٧ .

متبع مع الشركة الشرقية P & O (٢٠٢) ، ولم يقتصر الأمر على ذلك ، بل شرعت السكك الحديدية تحتسب السنوات السابقة منذ أيب (يوليو ١٨٥٨) الى برمودة (ابريل ١٨٦٠) باثر رجعي على أساس الأجرة الكاملة وبعض زيادات بنحو مبلغ ١٧٧٩٣ ليرة ، ويذكر مدير المجيدية « ان الأجرة المحتسبة هي بأسعار زائدة عن التعريف الجارى النقل بها للأعلى وأنه بعد اجراء استئزال نصف الأجرة عن المستخدمين بدون المسافرين أصبح المبلغ ١١٦٥٦ ليرة » (٢٠٣) ، وهو ما يطرح تساؤلا عن أسباب تأخير هذه الحسابات لما بعد ديرفيو وربما كان تفسير ذلك يكمن في الحالة الاقتصادية التي كانت تهدد المجيدية وتحقت فيما بعد بالتصفية وخاصة ان مثل هذه الميزات كانت متبادلة ، ومع ذلك فان تصحيح مسارات المشروعات الاقتصادية يكون بتخفيف أعبائها ، بيد ان ذلك لم يحدث بالقدر المطلوب ، حيث ان الأمر العالي الصادر للإمرارية في غرة المحرم ١٢٧٧ هـ (٢٠ يوليو ١٨٦٠) يفيد « اركاب مديري شركة المجيدية بدون أجرة أسوة برؤساء الشركات » دون اشارة الى سفر المستخدمين بنصف الأجرة حسبما كان متبعاً (٢٠٤) .

أما بالنسبة للمبالغ التي كانت مقيدة فقد استمرت مراجعتها بين المعنية والإمرارية إبان تصفية المجيدية وبعد ذلك في مصلحة الوايورات المالية حتى تم قبول سدادها من المالية على حساب المصلحة مضافا لها مبالغ أخرى وبلغ الإجمالي نحو ٢٧١٩٩ ليرة (*) أى نحو ٢٦٥١٩١٤ قرش،

(٢٠٢) - : رقم ٢٦ بتاريخ ١٣ هـ (شى الحية) ١٢٧٦ هـ (يولية ١٨٦٠) من المدير عبد الرحمن وشفي الى مدير عموم السكة الحديد ، ص : ٢٣ .
وكان المتبع محاسبة السكك الحديدية على أجرة المسافرين بالسفن الذين يستخدمونها بأجرة كاملة ضمن النولون ، وتجدر الإشارة الى أن السكك الحديدية في أول انشائها كان يديرها مأمور ثم رقى الى مدير ، وفي سنة ١٨٥٣ أصبح يشرف عليها مكتب المروود (الإمرارية) واستمر حتى ١٨٦٤ عندما انضمت لنظارة الأشغال ، وفي ١٨٦٦ انفصلت عنها وأصبحت مستقلة ثم وضعت في ٢٨ نوفمبر ١٨٧٦ تحت اشراف الإدارة المختلطة لسداد الديون .

• عبد العزيز مهنا ، مرجع سابق ، ص : ١١٧ ، ١١٨ .

(٢٠٣) دار الوثائق القومية (مخططات - مبيدات) : سجل م/٣/٢٧ صادر عربي الفرنكي الإدارية بتاريخ ١٠ ر (ربيع آخر) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) ترجمة للفرش باللغة التركية من مدير المجيدية الى المعنية السنية ، - سجل م/١/٦/١ صادر عربي للمجيدية ، مكتوبة رقم ٤٢٥ في ٥ جا (جمادى آخر) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) من مدير للمجيدية الى المعنية السنية ، ص : ٢٢٧ .

(٢٠٤) نفسه (سكك حديدية) : مخططة سكك حديدية مستخرج من دفتر ٥٩٨ وأمر تركي ، ص : ٢٧ ترجمة أمّ كريم في غرة المحرم ١٢٧٧ هـ الى الإمرارية .
(*) هذا التحويل للمصلحة بالوثيقة الليرة تساوى تقريبا ٩٧٥ قرش .

وذلك في ١٥ هـ (ذى الحجة) ١٢٧٩ (٤ يونيو ١٨٦٣) (٢٠٥)
 أي في عهد اسماعيل باشا حين قيام الشركة المصرية في مسيحة السفن
 البخارية التي اشترت موجودات المصلحة .

ومن المرجح محاسبة شركات البحرية التجارية منذ أوائل عهد
 اسماعيل باشا على استخدام السكك الحديدية بنصف أجره بالنسبة
 لضباط ومجانا بالنسبة للعساكر (الأنفار) ، وذلك لتكونهم مأخوذين من
 النوتيا ، اعتمادا على ما كان متعبا مع أقاربهم بالسفن الحربية
 والجهادية (٢٠٦) ، وما عداهم فقد كانت المجانية للرئيس والوكلاء ،
 ونصف أجره حسب المرتب والوظيفة التي كانت تحددها لائحة الامارية
 وهذه كانت كما يلي (٢٠٧) :

الدرجة الأولى : الموظفون المليون (المدنيون) وضباط البحرية والبحرية
 والبوليس الذين تصل مرتباتهم الى عشرين جنيها فيما فوق ، ومعهم
 فئات أخرى من نفس المرتب .

الدرجة الثانية : لمن تقل مرتباتهم عن عشرين جنيها .

الدرجة الثالثة : النصف وضباط وأنفار العساكر البحرية ومن في مستواهم
 من هيئة المال .

أما عن الفئات المالية بقيمة أجره السفر فقد كانت في ديسمبر
 ١٨٦٣ على النحو التالي (٢٠٨) .

الدرجة الأولى	الدرجة الثانية	الدرجة الثالثة	من	الى
١٢٠ قرشا	٦٠ قرشا	٣٠ قرشا	مصر	الاسكندرية
١٤٠ قرشا	٦٠ قرشا	٣٠ قرشا	مصر	السويس
٢٤٠ قرشا	١٢٠ قرشا	٣٠ قرشا	الاسكندرية	السويس

بيد أن هذه الفئات قد طرأت عليها تعديلات ابتداء من ١٥ أكتوبر
 ١٨٦٧ حسبما افصححت عن ذلك مكتابة العريضة الى نوبار باشا ناظر
 الأشغال العمومية ، التي تستفسر فيها الشركة عن المتبع في نقل مهمات
وزكاب مستخفي الشركة الشرقية P & O ليتم معاملتها أسوة بذلك ،

(٢٠٥) دار الوثائق (خدمات - مجيدة) : سجل م/١/٧ صادر عربي الفرنسي
 للإدارة ، بتاريخ ١٢ سفر ١٢٨٠ هـ من وكيل وإبورات البحر الأحمر الى وكيل المورد ،
 ص : ٢٥ .

(٢٠٦) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٤١ ، ١٤٢ .

(٢٠٧) نفسه ، ص : ١٤٢ .

(٢٠٨) نفسه ، ص : ١٤٣ .

فكان ضمن بيانات الرد أن الأجرة عن الشياح ومستشفى الشركة من اسكندرية الى السويس كما يلي (٢٠٩) :

	سواحين (ركاب اجانب)			مستخدمين القومانية (الشركة)		
	ص	ليرة		ص	ليرة	
درجة أولى	١٠	٤		٥	٢	
درجة ثانية	٥	٢		٢	١	

أى أن المستخدمين بنصف أجرة الدرجة ، وكانت أجرة الانتقال للوجه القبل فى إبريل ١٨٦٩ من امباية الى المنيا ١٠٠ قرش مصرى للدرجة الأولى ، ٦٦ قرشا للدرجة الثانية ، ٤١ قرشا للدرجة الثالثة (٢١٠) .

ويبدو أن هذه الزيادات كانت تنبئ عما أقدمت عليه الامارية من اجراءات أخرى فى بدايات ١٨٦٩ ، نجد اصداها فى قرارات الشركة العزيرية ، من ذلك القرار المؤرخ ٢٢ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ (مارس ١٨٦٩) ، والذي يشير الى « أن كافة مستخدمي القومانية العزيرية يكون نزولهم ، بالسكة أجرة كاملة أسوة بخدمة القومانية الشرقية » ، وأن الذين يسافرون مجانا هم ثلاثة أشخاص فقط (الوكلاء) أحدهم باسكندرية والآخر بمصر والثالث بالسويس . (٢١١) ، ولاشك ان فقيدان هذه المزايا زاد من اتفاقات الشركة (١٨٦٩) فى وقت شهدت الخسارات المالية التى كانت تنذر بتصفية العزيرية ، ولكنه على ما يبدو كانت دوافع الامارية أقوى للحد من تلك المنحوات لمواجهة توسعاتها ، واستعدادا لافتتاح قناة السويس التى كانت شديدة التأثير عليها وخاصة فى الإيرادات بين الموانئ على البحرين .

أما فى فترة مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، فإنه لما كانت قد تبعت بأكملها للميرى من ثم كان الاشراف الأعلى عليها من ديوان البحرية بالتنسيق مع ديوان المالية ، واتساقا مع هذه التسمية سرت عليها نظم ديوان البحرية فى التمييز بين التذاكر التى كان يتم منحها لمختلف العساكر ، ومن هذه النظم انه كان يخصص لون محدد يميز تذاكر عساكر السفن البحرية عن أقرانهم فى مصلحة البوستة الخديوية وخلاف ركائب الحضره

(٢٠٩) دار الوثائق (خدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٢٨٥ هـ ، بيان بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٥ هـ (إبريل ١٨٦٨) عن نوابين السواحين والبضائع ومستشفى الشركة الشرقية .

(٢١٠) وادى النيل : الممد ٢ السنة الثالثة بتاريخ القيمة ١٨ صفر ١٢٨٦ هـ / ٣٠ إبريل ١٨٦٩ .

(٢١١) دار الوثائق (خدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٢٨٥ هـ ، صورة قرار مجلس ادارة القومانية العزيرية بتاريخ ٢٢ الحجة ١٢٨٥ هـ بكرة ٢٥ .

إلخديوية بنهر النيل من مصلحة الليمانات والترسانة وهكذا ، مما يسهل تمييز تذاكر كل قسم عند المحاسبة (٢١٢) ، وقد كان سفر المسافر مجانا ، أما الضباط فنصف أجرة ، بيد أن ذلك لم يستمر أبان تقاسم الأزمة المالية فاصبح انتقال المسافر بنصف أجرة أيضا ، ولم يكن في عام ١٨٧٨ ثمة انتقال مجاني لهذه الفئات (٢١٣) .

ثانيا : الملبوسات :

تعتبر الملبوسات على درجة من الأهمية للعاملين في السفن التجارية ، لأنها ليست كسواء فحسب ، وإنما كانت دلالة على مرتبتها بما يتفق مع توجهاته في الموانئ بين مختلف الجنسيات والركاب ، وكان يطلق عليها الكساوى وفي ديوان العموم كانت تتم إجراءاتها من خلال قيدها في جريدة (كشوف) ملبوسات البحرية ، ولها سجلات لقيدها مع الصنف والونتياريو أى المهمات ، وذلك في تشكيل ديوان عموم الشركة المصرية (٢١٤) ، وهو ماتم تطويره وقيده ضمن ورشة (قسم) التعميمات والملبوسات والونتياريو في الشركة المصرية (٢١٥) ، وهذه الإجراءات وذلك الاهتمام يوضح أنه كان يقصد بها تلك الملبوسات التي توزعها الإدارة على مستخدميه بالسفن ، لكن على الرغم من ذلك فإن عدم العثور على تلك السجلات أو الوثائق الكافية يبياناتها ، قد يحجب الصورة الكاملة التي كانت عليها ، وهي اشكاليات عانى منها بعض من بحثوا هذه الجزئية (٢١٦) . ومن ثم تصبح محاولة الرصد من خلال بعض الوثائق :

كان المتبع صرف الملبوسات موسميا ، وحسب تعبير الوثائق فإنه كان يتم توزيع كسوتين على الأنفار ، واحدة شتوية والأخرى صيفية ، أى كل ستة أشهر ، وذلك من خلال المقررات التي تحددها الإدارة ، ولكي يتم الصرف يحرر خوجه كل سفينة كشفا يعتمد السواوى وضباط السفينة يكون مليوناً به أسماء الأنفار المزمع الصرف لهم ، ويتم تسليمه إلى مخزنجي ديوان العموم الذي يثبت في جريدة الملبوسات ثم يقوم بتوريد الأجناف (٢١٧) ، بيد أنه لوحظ من خلال مكتبة إدارة القابريقات

(٢١٢) سجل ديوان : مرجع سابق ، ص : ١٤٠ .

(٢١٣) نفسه : ص ، ص : ١٤١ ، ١٥٣ .

(٢١٤) دار الوثائق (خدمات - عزيرية) : المجلد الأول ، المجلد الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٩ من ٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) قرار جمعية مؤسسين القومية المصرية .

(٢١٥) - : ملف ٩ ، وثيقة بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) قرار الجمعية التوجيهية للقومية المصرية ، ص : ١٧ .

(٢١٦) سجل ديوان : المرجع السابق ، ص : ١٠٦ .

(٢١٧) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/٣/٥ قيد التحريات الصادرة =

والصلوات الى مدير الواورات البحرية بتاريخ ١٢ شوال ١٢٧٩ (٤ أبريل ١٨٦٣) ان الأنفار بالسفن كانوا يتفاوضون أجورهم بما فيها بدل التفتيش والكسوة ، ومن ثم لا تصرف لهم ملبوسات وعلى خشد تصدير الوثيقة « الكسوة التي تلزمهم يصير مشترعا من طرفهم » (٢١٨) ، ولعل هذه المكاتبه تكسب عن ملاحظتين :

أولا : كان يتم اقتصانار صرف الملبوسات على الأنفار قبل إيزيل ١٨٦٣ ثانيا : بعد هذا التاريخ وجدت خيارات ادارية بين الصرف وإمكانية شراء الأفراد ملبوساتهم ، ومن ثم يمكن القول بأن الالتزام والالزام في هذه المسألة لم يكن سائدا قدر ما كان ينبغي المظهر اللاتقي : أما ملابسات عدم الصرف ، فيرجع أن ذلك لكونه عاصر ظروف تصفية موجودات المنشأة البحرية انتظارا لأمولتها للشركة المصرية في سياحة السفن البخارية الوليدة ، وكان اجراء استثنائيا .

أما بيان المنصرف في الفترة التي سبقت تلك المكاتبه فقد كان في شهر أبيب ١٥٧٨ (يولية ١٨٦٢) للأنفار في سبقت نجد قيار ، فبقت ، حجاز كما على (٢١٩) :

عدد	عدد
١ طقم بفته سروال وسلطة (*)	١ طرروش بزر حرير
١ لباس بفته	١ جزمة سودة (خده أسود)
١ قميص بفته	١ حزام صوف

ومن المرجح أن هذه الأصناف كانت جزئية ، ولم تكن باكليا ، وذلك اعتمادا على أن ملبوسات البحرية (الدونما) كانت تصرف في السنة بواقع عدد ٣ لباس ، ٣ قميص ، ١ بنطلون جوخ ، ١ بنطلون بفته ، ١ سترة جوخ ، ٢ سترة قصيرة من البفته (زكيتة) ، ٢ سديري بفته ، ١ ثر حرير ، ٢ حباله بنطلون ، ١ حزام بفته ، ١ سجادة صوف ثم

= مري الركي . مرة ١٥٤ بتاريخ ٦ شوال ١٢٧٩ (مارس ١٨٦٣) من مدير الواورات البحرية الى يعقوب اللطيف وكيل واورات بحرية بالسويس ، ص : ٢٢ - سجل م/٦/٢١٩ قيد التبريرات الواردة رقم ١٢٦ في ١٣ شوال ١٢٧٩ (٤ أبريل ١٨٦٣) من الثاني لكان والصلوات الى مدير الواورات البحرية ، ص : ١ : (٢١٨) المصدرة لفسه .

(٢١٩) دار الوثائق - خدمات - مجدية) : سجل م/٦/٢٠ قيد التبريرات الصادقة رقم للمخاطبة المدير ، ارقام ٣ ، ١٩٣ ، ٢٠٨ بتاريخ ١٧ رمضان ١٢٧٩ من مدير الى وكيل الواورات البحرية بالسويس ، كسوف للمصرف لروايات قيد قيار ، حجاز ، ص : ٩٥ ، ١٩٦ . (٢٠) غير واضحة بالأصل وهذا ما يمكن تراهه (سلطة) ويرجع اليها مسترة (٢١٩)

أ كبود (زفت) لكل ثمانية عشر شهرا (٢٢٠) ، علاوة على البطانيات والمقروشات ، ومن ثم يرجع ان البيان الأسبق كان موافقا لموسم الضيف حيث أن البفته تناسبه ، كما ان صرفه كان معاصرا لأشهره في يوليو .

كذلك تشير بعض الوثائق الى انه في فصل الشتاء كان يتم صرف فانيلة وحزام صوف ، ثم قطعة قماش بارونيك يعمل عليها ، تكون لفافة على الرأس والرقبة (٢٢١) ، وأيضا بمناسبة الفصل ذاته كان قرار الميزية بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) بالصرف للعساكر البحرية بالسفن العاملة بالبحر الأسود زيادة عن المنصرف للآخرين ، نظرا لبرودته الشديدة ووجود الجليد ، فخصصت لكل منهم قميصين فتيلا (فانيلة) وحرأمن بدلا من (٢٢٢) واحد من كل منهما للآخرين ، بما يدل على مراعاة ظروف الطقس في صرف الملابس .

وفي ضوء الاشارات المتكررة للأنفاق العساكر يرجع انهم الذين كانوا يصرفون ملابسهم ، وربما كان من حيث ذلك هو ضالة مرتباتهم بالقياس للآخرين . أما الفئات الأخرى فقد كانت تصرف لهم بدلات نقدية تصاف على الماهية بما فيهم الضباط (٢٢٣) .

وقد أولت ادارة البحرية التجارية اهتمامها بهذا الموضوع ، لدرجة حصولها على بعض الأصناف من الخارج ، من ذلك المدون في مكتبة عبد الحميد بك وكيل الميزية في لوندرة (لندن) بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) عن احضاره الملابس الصنوف المقرر صرفها للعساكر لمدة عام (٢٢٤) .

أما بالنسبة للألوان فقد أشير الى أنها كانت (البفته أي البيضاء) صيفا ، ثم ذكر البعض أن البطولونات البفته كانت بالصيغة السوداء ، وقد استمضى عن ذلك منذ ١٨٧٤ باستخدام الأقمشة المصنوعة من التيل الأبيض وكان الجوع في فصل الشتاء (٢٢٥) ، والقياس بهذا الشكل

(٢٢٠) سيه دياب : مرجع سابق ، ص : ١٠٦ ، ١٠٧ .

(٢٢١) دار الوثائق (خدمات - عزية) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة
نمرة ٦٢ بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) قرار جمعية مؤسسين القومية
الميزية المصرية .

(٢٢٢) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة نمرة ١٤ بتاريخ
شعبان ١٢٨١ هـ ، صورة قرار مجلس ادارة القومية الميزية باعتماد اسماعيل وهب .
(٢٢٣) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ٦٨ / ١٨٦٦ ، وثيقة نمرة ٣١ / مخططة ١٧
بتاريخ ١٣ ذي القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) قرار مجلس ادارة القومية الميزية .
(٢٢٤) - : مخططة تراجم دفاتر ١٢٨٢ هـ ، وثيقة بتاريخ ٢١ رجب ١٢٨٢ هـ ،
مكتبة من عبد الحميد بك وكيل الميزية بلندن الى حسين شيرين ، ناظر عموم القومية .
(٢٢٥) سيه دياب : مرجع سابق ، ص : ١١٢ .

يصبح على أساس أن البحرية التجارية في ذلك الوقت كانت تمثلها
مصلحة وإبورات البوستة الخديوية التي كانت تابعة للميرى ومن ثم عمل
المساكر في سفنها كالدونتما .

ولما كانت هذه الملابس يتم قبيلها كمهنة ، من ثم كانت تسلم
الأصناف المستهلكة عند استلام الأحداث وذات الشيء يتم عند نهاية
الخدمة .

ثامنا : التعمينات :

يطلق لفظ التعمينات Provisions بوجه عام على الأطعمة
والمشروبات (٢٢٦) ، وهذه يقصد بها تلك التي يتم ترتيبها لأفراد الطاقم
على ظهر السفينة وفق نظم تضعها الإدارة .

ولما كانت السفن تضي رحلاتها في عرض البحر بعيدا عن الموانئ ،
لذلك كان يتم تجهيزها بالأماكن والأدوات اللازمة لتخزين وتجهيز واعداد
وتناول الأطعمة والمشروبات ، من مخازن ومطابخ وأواني ومفروشات
وأماكن للتناول (٢٢٧) ، مثلما كان يتم تمييز طبخين وصفرجية (٢٢٨)
وغيرهم مما يلزم كل سفينة لاعداد وتجهيز الأطعمة والمشروبات ، والذي
كان يتم اثباته في ورشة (قسم) التعمينات والوثائق بديوان العموم .

وباستقراء أصناف التعمينات ، كانت مختلفة الأنواع حيث الخبز
(الجارية) والبقساط (*) ثم اللحوم والدجاج والأسماك وكان يتم
تقديمها بالتناوب طيلة أيام الأسبوع ومعها الأرز والكرونة ثم مطهيات
الليمك من الخضروات الناشفة (الجافة) والطرية ، (الطازجة)
وبالإضافة إلى ذلك الحلويات والمالح والفواكه ، أما المشروبات فكانت

(٢٢٦) الإمبراطورية البريطانية : الفن البحري العام ، ترجمة مقسم بحري خضد حسين
أحمد وآخرون ، ج ١ ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ط ١٩٦٥/١ ، ص : ٩٥٢ .
(٢٢٧) دار الوثائق (خدمات - مجيئة) : سجل م/٨/١/٦ سجل قيد التحريرات
الصادرة ، كلم المدير ، مكتبة بتاريخ ١٧ يونيو ١٨٦٠ من المدير إلى السيد اسكوليه ،
ص : ٩٣ .

(٢٢٨) نفسا : سجل م/٩/١/٦ تحريرات سادة قلم إدارة المدير ، مكتبة ليرة ٩٥
بتاريخ : ١٤/١/٦ (جمادى ثاني) ١٢٢٨ هـ (ديسمبر ١٨٦٩) من المدير إلى وكيل المجيئة
بالسويس ، ص : ٣٤٩ .

(*) البقساط : مأخوذة عن اليونانية ، وفي التركية بكسادة بالياء الضربة ، وفي
الفارسية بكسادة بالياء الموحدة ، وهو خير جاف يتزود به المسافرين ، - د. أحمد السعيد
سليمان : مرجع سابق ، ص : ٤٢ .

الذين والقهوة والشاي والنبية (٢٢٩) ، ولعل هذه الأخيرة كانت لوجود
أجانب ضمن الراد الطاقم .

وقد كان يتم تقديم هذه الأصناف وفق مقادير تحددها الادارة
« ديوان العموم » بإشراف حكيمباشي (رئيس أطباء) في إطار المسئولية
الصحية ، وقبطان الأرملة لقيد أجمالي الأصناف ومقرراتها الفرعية ثم
مدير (ناظر) الشركة (٢٣٠) ، وهذا بموجب اعتماد مجلس الادارة وذلك
في حالة الشركات ، بينما يمتثلها الديوان الميري الأعلى في حالة كونها
مصلحة حكومية .

وكان متبعاً في تحديد مقررات أفراد طاقم كل سفينة ان يتم مراعاة
المستوى الوطني فالسوارى مثلاً كانت تصرف له تميمينات درجة أولى بينما
المفردات والضباط وبقية الأفراد بما فيهم المهندسون والطبيب والتلامذة
درجة ثانية ، ولم يكن ذلك يعني مضاعفة المنصرف بالدرجة الثانية
للدرجة الأولى ، حينما كان متبعاً مع رتب وأنفار الدونتمل (٣) ، وإنما
كانت تميز تميمينات الدرجة الأولى عن الثانية بما يقابل الزيادة بنحو
قيسة التربع على اثباتها على صعيد التميز الكمي أو الكيفي للأصناف ،
وذلك اعتماداً على ما جاء في عقد شروط بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ /
١٠ سبتمبر ١٨٦٥ بين الشركة العريضة والخواجة يوسف بنتاليني بتمعهده
تقديم المأكولات والمشروبات اللازمة لسفن الشركة ، حيث ورد ببلده
التاسع « مستخدمين القومانية » . بحسب الى المتعهد عن الدرجة الأولى

(٢٢٩) دار الوثائق (خدمات - مزيعة) : محظية الواويرات ٦٥ - ١٨٦٧ . وثيقة
بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ / ١ فبراير ١٨٦٦ عقد شروط بين الخواجة يوسف بنتاليني
بتمعهده تقديم مأكولات ومشروبات سفن المزيعة بالبحرين وبين حسين شهاب نظر عموم
الشركة .

(٢٣٠) القصة (مبهدة) : سجل م/٢/٣ تحريات صادرة بقلم ادارة المدير ،
مكتوبة رقم ١٨ بتاريخ ١٠ رجب أول - ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٩٦) من المدير الى
مقبوب أفندي وكيل السويس . ص : ١٠٠ . - سجل م/٩/٩ قيد التحريات الصادرة
إدارة المدير ، مكتوبة رقم ١٨ تاريخه من المدير الى وكيل المبهدة بالسويس ، ص :
٣٦١ .

(٢٣١) أورد الدكتور سيد دياب بيان مقررات الفرد العادية بالدرهم ، فم يرى ٣٠ أو
جباري ٢٥ ، أوز ٢٠ ، عيس ٤٠ ، فول ٣٠ ، صلح (ملح) ٤ ، صعل ١٠ ، صعل ٢٥
وبدله زيتون ، حلب ١٥٠ ، صابون ٩ ، ثم ٣٠٠ درهم خبز صابون أو ٤٠٠ بصصاب .
ثم ذكر ان ذلك هو الصنف اليومي من وثبة الفتر حتى وثبة الصول (للصائد) ، تلازم
تفريق أي صنف خبز ، اليوزباني صنف ثلاثة اطار .

- سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ١٦٤ ، ٢٣٢ .

٥ خمسة فرنك والثانية ٤ أربعة فرنك (يومى) « (٢٣١) وفى موضوع آخر تم اقرار بدلات تعيين نقدية ، فكانت بواقع ٤ فرنكات للسوارى ، وثلاثة بالنسبة لبقية أفراد الطاقم (٢٣٢) .

ولعل ذلك كان متسقا مع تمييز السوارى عن بقية الأفراد باعتباره قائدا للسفينة ، وربما يحفظ مكانته وهيبته سواء من حيث تميز الأسمان المقدمة له أو المكان الذى يجلس فيه ، ويلاحظ ان عدم التمييز بين بقية الأفراد يتفق والى حد كبير مع طبيعة السفينة كمجتمع واحد ، ولكنه يشير فى نفس الوقت الى المساواة بين الضباط والأفراد خلافا للمتبعة فى الدولنما ، وربما كان ذلك لأن طبيعة العمل البحرى فى السفن التجارية كانت أقرب للتعامل والتمايش مع الحياة المدنية منها للمسكزية ، ولكن دون اخلال بالمستويات الوظيفية ، ويرجع أن الدافع الى ذلك كان ضمان عدم وقوع جور للأفراد ، حيث ذهبت ادارة البحرية التجارية المصرية الى مدى أبعد من ذلك حيث قررت تعليماتها تناول ضباط السفن مأكولاتهم على السفرة (المائدة) مع الركاب ، وحسبما ذكر « ٥٥ » حتى يراعون أمرجتهم ويلاحظون نضافة (نظافة) مأكولاتهم « ٥٥ » (٢٣٣) .

أما بالنسبة لمراقبة التعيينات فى السفينة ، فقد كانت تخضع لسلطات طبييها اذا وجد ، وإذا لم يوجد فمن طريق التفتيش المفاجئ من طبييب التوكيل المنوط به ذلك تبعا للمواقع التى كانت تحدها الادارة ، أما الاشراف الادارى العام فكان للسوارى ونائبه (المفردات) ، بينما يعتبر الخوجة (الضابط الادارى) هو المراقب الفعل وذلك من خلال ميجل يسمى « دفتر الرفت والأمد » ، الذى كان يوضع بمعرفة نظارة ديوان الصوم « وقبطان الأرملة » من نسختين ، تودع احدهما بالديوان والثانية فى عهدة خوجة كل سفينة ، توضح به مخصصات كل رتبة أو درجة حسب فئات تصنيفها - فى عشرة أبواب - تشمل حركة الأمد (الصرف) والرفت ، وفق شروط صرف التعيينات فى حالة عدم الحصول على بدل تعيين. نقدي . وكان تصنيف أبوابه كما يلى : الأول : الضباط ، الثانى

(٢٣١) دار الوثائق (خدمات - عزيرتية) : مخططة الوابورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ١٨٢٨ هـ ، بيان تعهد بتقديم مأكولات لسفن العزيرتية بالبحرين موقع بين الخوجة يوسف بتقاليين وحسين شيرين ناظر صوم الفرقة .

(٢٣٢) نفسه : - مخططة الوابورات ٦٨ / ١٨٦٩ ، ملف ١٢٨٥ هـ ، بيان عن مأكولات السواحين والركاب بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) .

- مخططة قرارات مجلس ادارة القومانية العزيرتية ١٢٨٥ هـ : قرار لعدد ٣٦ مخططة ١٧ بتاريخ ١٣ شوال ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) .

(٢٣٣) المصدر نفسه . وسيتم تناول التصنيف لهذه الجزئية فى الفصل الخامس ٥ نقل الركاب « فى الفصل السابع » .

الكردلية ، الثالث : الديمونجية الافرنك ، الرابع : الديمونجية العرب
والغنيرجية ، الخامس : البحرية (الانفار) ، السادس : الهندسين ،
السابع : الانشجية ، الثامن : الكورجية ، التاسع : الطباخين ثم العاشر :
الصفرجية (السمرجية) (٢٣٤) .

أما نظم الصرف ذاتها ، فإنه لعدم توفر وجود وثيقة اجمالية بها ،
فانه يمكن الوقوف عليها من خلال تجميع بعض اشارات متفرقة لعل
اهمها ، انه كان يتم صرف التعمينات لمن لا يحصلون على بدل نقدي ، اذ كان
يجب على افراد الطاقم في هذه الحالة ان يقوموا بتدبير ماكولاتهم
ومشروباتهم بمعرفتهم (٢٣٥) ، وما عدا ذلك فقد كانت التعليمات يتم
تفنيدها في حالتى الآمد (اعتماد الصرف) والرفت (لمن لا يستحق) ،
وذلك أثناء وجود تعمينات ، ومن هذه التعليمات انه لا يتم الصرف أثناء
مدة الإقامة سواء كان بالاسكندرية أو السويس ، وذلك يقول الوثيقة
١٠٠ انه عدا الماهيات ٠٠ تكون ماكولاتهم في مدة السفيرة على طرف
القومانية ٠٠ . وأما مدة الإقامة بالمينة سواء كان بسكندرية أو السويس ،
فلا يصرف لهم ماكولات ولا نقدية في مقابلتها (٢٣٦) وقياسا على ذلك
نفس الشيء لمن كانوا يقيمون بالمينة أثناء ربط (وقف) السفن بالمينائين
بعد الانتهاء من المأموريات البحرية .

وأما بالنسبة للمرضى ، فيتم الصرف لهم في مواقعهم دون انتقالهم
الى السفرة ، وتقدم لهم الأصناف التي يطلبونها حسب تقرير الحالة
المرضية ، وهي الحالة الوحيدة التي كان يتم فيها الاستثناء وعدم الالتزام
بالمقررات (٢٣٧) .

(٢٣٤) نفسه (مجدية) : سجل م/٢/١ قيد التحريات الصادرة من قلم اذاعة
المدير : مكتابة رقم ١٨ بتاريخ ١٠/١/١٩٧٨ (ربيع اول) ١٣٧٨ هـ (سبتمبر ١٩٦٦) من المدير
الى : يعقوب الفتى وكيل السويس . ص : ٢٤٠ .
سجل م/١/١/١٩٧٨ قيد التحريات الصادرة من المدير : مكتابة رقم ١٨ تاريخه من
المدير الى وكيل الجندية بالسويس . ص : ٣١١ .
(٢٣٥) دار الوثائق (خدمات - عزيرية) . قرار مجلس القومانية العزيرية لمرء ٣١
مطبوعة ١٧ .

- مصلحة دايريات البوسطة العديوية : سجل م/٣/١/٣٠ وارد للمبوم من القروع ،
رقم ٦٥١ بتاريخ ٢٦ ديسمبر ١٩٧٩ من وكيل السويس الى المدير ، ص : ٨٩ .
(٢٣٦) - (عزيرية) : المحظلة الأولى ، وثيقة رقم ٣١١٣ بالدار ، بتاريخ ٦ صفر
١٢٨١ هـ (يولية ١٩٦٤) . قرار جمعية مؤسسين القومانية العزيرية لمرء ٣٩ مطبوعة ٥١ .
(٢٣٧) نفسه : محظلة الواويرات ٣٥ - ١٨٦٧ . وثيقة بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ
(سبتمبر ١٩٦٦) : عقد شروط موقع بين الخوجا يوسف بيتايتي متعهد بتوريد ماكولات
ومشروبات سفن العزيرية وحسين شيرين ناظر عموم الشركة ، الجند السابع .

فعمل هذا الأساس كان يقنع عقب عودة السفينة بيانا مشتملا على التقدير بكل درجة ، واجمالي الأيام وساعات القينام والوصول ، وبينان الأضناف موقعا من الخوجه ومعتلما من السسوارى لتتم مراجعته واعتماده بديوان العموم (٢٢٨) ، حسب المخصص لكل سفينة . وتجدر الإشارة الى ان سبيل تدبير التعيينات كانت تتم باحدى طريقتين ، الأولى : عن طريق الادارة ، والثانية من خلال الاتفاق مع متهمدين ، فاما التى كانت عن طريق الادارة ، فباشراف مدير العموم ولجنة تضم الحكيمياشى وقبطان الأرمه وبعض الوكلاء ، حيث يتم الاتفاق مع موردين لكل صنف على حدة (٢٢٩) ، ومن خلال اجراءات يطلقون عليها المزداد (*) ، يحضره أفراد من الشئون المالية والادارية بالديوان ، وفى هذه الحالة كان يقوم المتعهد بتسليم الصنف المتفق عليه لكل سفينة على حدة ، بموجب مستندات يتم التوقيع عليها بالاستلام ، وقد وجد أكثر من متعهد لصنف واحد فى بعض الأحيان ، وذلك تبعا لخطوط سير السفن والمسافة الزمنية التى تقطعها فى الرحلة فيكون أحدهم بالاسكندرية مثلا لسفن البحر المتوسط ، بينما يوجد آخر بالسويس وثالث فى جنه وهكذا ، مما يضمن تزويد السفن باحتياجات طاقمها فى أكثر من ميناء بحرى أثناء الرحلة ، وليس على مسبيل تدبير الاحتياجات العاجلة لحسب ، ولكن لما يرون تخزينه .

ومن الاشارات التى جاءت فى هذا الصدد ، ما ذكره وثائق المجيدية عن « رسو المزداد على الشيخ محمد عبد المولى شيخ طائفة (طائفة) الجزارين بالسويس لتزويد لحم ضان سم الألفه (**) خمسة وعشرين فضة صاغ ،

(٢٢٨) المجيدية نفسه : البند الخامس .

(٢٢٩) - جزيرية : المحلطة الأولى ، وثيقة بتاريخ ٥ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) . قرار جمعية قومية الوابورات المصرية فى سباحة السفن البخارية .

(*) التزاما بلغة وثائق اللجنة أوردنا كلمة « المزداد » وهى التى كانوا يطلقونها على اجراءات التعاقد مع الموردين والمتهمدين ، بيد ان المفهوم فى السياق الاقتصادى لا يتفق مع هذا اللفظ ، لأن المزداد يراد فيه الحصول على عمل مسر ، ومن ثم فالقوم هنا أنها منافسة ، وتضمن الحصول على أفضل المواصفات للشروط الموضوعه بإقل الأسعار ، وكلا من المزداد والمنافسة يتم فى حالة طلب أكثر من طرف ، أما اذا قصودها على طرف واحد فقل فهم مبايعة ، وربما كان ذلك بسبب حداثة العهد بتجربات القوانين التجارية - المباحث .

(**) الألفه وستة ووزن عثمانية كانت تزن ٤٠٠ دهرم حسب وزن الدرهم العثماني ٣٢٠٧ جرام ، ١٢٨٢٨ جرام (كيلو جرام) وفى مصر منذ توحيد معد على للأوزان كانت كل ٣٦ أقة = ١٠٠ رطل = قنطار ، والبرجم المصرى كان ٢٠٨٩٨ دهرم تختلف كثيرا عن الألفية التى كانت ٣٦ من الرطل = ١٢ دهرم = ٣٧٤٤ جرام تقريبا .

البيان : أمين مصطفى عطية : - ربيع سابق : من ١٢٨٠ هـ - فالترهنتس : الكيلو وللأردان : الإسلامية وما عاد لها فى النظام القترى ، ترجمة : كامل المسيل : الجامعة الأردنية ، عمان ١٩٧٠ ، من : ١٩ .

تاريخ البحرية - ٢٠٣٧

وقد صار ذلك على يد المحافظ . (٢٤٠) ، ثم وثيقة أخرى مؤرخة ٢٥ جمادى
أخبر ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) تفيسد دفتح الشركة مبلغ
ألف وخمسمائة قرش على الحساب الى محمد موسى شيخ المزاولية ، نظير
توريده بقسمات بالبحر الأحمر . (٢٤١) .

وفي الشركة العزيزية توجد اشارات لموردي الخبز والبقسماط
لسفن البحرين ، حيث كان عطا موسى الخباز (صاحب مخبز) بالسويس
متمهدا بتوريد الجراية لسفن البحر الأحمر ، بينما كان عبد الرحمن
محمد الخباز بالاسكندرية متمهدا بتوريد الجراية لسفن البحر المتوسط
والبقسماط لسفن البحرين (٢٤٢) .

ولما كان قد حدث خلاف بين الشركة العزيزية والمورد الأخير ، لعدم
التزامه بالسعر الذي كان متفقاً عليه ، ولم يقبل الإضافات التي طلبتها منه
الشركة نظراً لارتفاع الأسعار التي كانت معاصرة لازدهار تجارة القطن ،
من ثم قدم تظلمات لم توافق عليها إدارة الشركة ، واتخذت جمعية
المؤسسين قرارها في ١٢ صفر ١٢٨١ هـ (يولييه ١٨٦٤) بإنشاء « مخبز
بوأبور الطحين » (أي مطحن ومخبز) على ذمتها بالأراضي الممنوحة لها
من الحكومة بالاسكندرية ، ولحين الانتهاء منه تم الاستئذان من الجناب العالي
على أخذ البقسماط وما يلزمها من مخبز القباري الذي كان تابها
للميرى (٢٤٣) .

ويرجح أنه لم يتم إنشاء ذلك المخبز ، وأنه كان من مشروعات
قرارات الطفرة الاقتصادية حيث تراجع الازدهار في السنوات القليلة
اللاحقة ، ويدعم هذا الترجيح أنه حتى نهاية فترة اسماعيل ، ثبت أن
مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية وهي آلت كافة ممتلكات
وموجودات العزيزية لها ، ظلت تحصل على الخبز والبقسماط من مخبز
القباري ، وقد وجدت مطالبة صادرة من مخبز القباري بتاريخ ١٣ محرم
١٢٩٦ هـ (يناير ١٨٧٩) موجهة الى ادارة مصلحة وإبورات البوسنة ،

(٢٤٠) دار الزقاق (خدمات - مجدية) : سجل م/٣/٦ قيد التصريعات الصادرة
ادارة للمجدية لسنة ٣٦٩ بتاريخ ١٢ من (صفر) ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) من المدير
الى وكيل المجدية بالسويس ، ص : ٤٠٣ .

(٢٤١) - : سجل م/٣/٦ قيد التصريعات الصادرة قلم ادارة للمدير مسجل ٤٨
بتاريخ ٢٥ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ من المدير الى وكيل للمجدية بالسويس ، ص : ١٣ .
(٢٤٢) - عزيزية اللحظة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٠ بالدار بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨١ هـ
(يونيو ١٨٦٤) قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية العزيزية المصرية ، البلد الثاني .
(٢٤٣) نفسه : وثيقة رقم ٣٦٠٨٥ بالدار بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ ، قرار جمعية
حضرات مؤسسين القومية العزيزية المصرية .

مفادها. أنه في خلال مدة عشرة أيام من أول شهر يناير ١٨٧٩ بلغ إجمالي
بارة قرش

الحساب عن قيمة الخبز والقسماط المنصرف مبلغ ١٦ . ١٣٢٩١ (٢٤٤) .
وكما سبقت الإشارة فإن ظروف الرحلات البحرية دفعت الادارة
للتعاقد مع متعهدين في موانئ أخرى ، ولذلك نجد في الوثائق الخاصة
بتوكيل جده تصاعد الشركة العريزية مع محمد داوود الحلواني
شيخ الخبازين بجله ٥ لكي يورد خبز قرصة لسفن الشركة ، سعر الآفة
الواحدة قرشين وعشرين فضة أي قرشين ونصف ابتداء من شهر
ربيع الأول ١٢٨٣ هـ (يولييه ١٨٦٦) حتى شعبان ١٢٨٣ هـ
(ديسمبر ١٨٦٦) (٢٤٥) ، وفي عهد مصلحة وابورات البوستة الخديوية
تفيد اشارات عديدة انه كان يوجد متعهدين بجده لتوريد الخبز
واللحم ، وأنه بعد انتهاء فترة تعاقدات ٣١ ديسمبر ١٨٧٧ ، تم التعاقد
عن الفترة من أول يناير الى نهاية يونيه ١٨٧٨ مع المتعهد القديم محمد داود
الخباز لتوريد الخبز سعر الوقة (الآفة) ثمانية وخمسين فضة صباغ
قرش

(١٨) ، بينما كان مورد اللحوم الضاني (الضأن) عبد الله عمر

قرش

سعر الآفة ٢٥ ٣ (٢٤٦) ٥

كما تعاقدت مع متعهدين في ميناء سسواكن ومنهم محمد رشيد
الجزار لتوريد اللحوم لسفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية في
النصف الثاني من عام ١٨٧٨ (٢٤٧) ، ولم يقتصر دور البحرية التجارية
المصرية في هذا الميناء على التعاقد فقط ، اذ أن ظروف علاقته بمصر ،
واهتمام اسماعيل باشا بأمر إعادة جمره للادارة المصرية ومكاتباته
للأستانة اعتبارا من ٢١ وجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) ، ثم احواله

(٢٤٤) - مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/٢١/٣ ، دفتر قيد
التحريات الواردة : ج ١ ، رقم ٢ بتاريخ ١٣ محرم ١٣٩٦ هـ ، وارد للادارة من مخزن
القبلي ، ص : ٣٤ .

(٢٤٥) - عريزية : مصلحة مكاتبات ادارية ، ملف محرم - في الحجة ١٢٨٣ هـ ،
مكتبة بتاريخ مرة وا (ربيع اول) ١٢٨٣ من توكيل جثة الى مدير العموم .

(٢٤٦) دار الوثائق (خدمات - مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل
م/٢١/٣٧ وارد الفروع للعموم ، رقم ١٨ بتاريخ ٢٨ هـ (في الحجة) ١٢٩٥ هـ
(ديسمبر ١٨٧٧) من توكيل جثة الى ديوان عموم وابورات البوستة الخديوية بالاسكندرية ،
ص : ٥٩ .

(٢٤٧) - م/٢١/٢٨ وارد الفروع للعموم وابورات البوستة الخديوية بالاسكندرية ،
رقم ١١٤٨ بتاريخ ٥ هـ (شعبان) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) وارد من توكيل السريس
الى ديوان العموم بالاسكندرية ، ص : ١٧ .

للادارة المصرية في اواسط شهر ذي الحجة ١٢٨٨ هـ (مايو ١٨٦٥) (٢٤٨)،
 وازاء التقاليد لوجود مغاير لمسل الجراية اللازمة ، انشأت الحكومة
 مخبرا به ، وقد تمت الاستعانة بوكيل الشركة العنصرية في جدي لتبديل
 الغبازين لعدم وجودهم بسواكن ، وله خيار الإقامة الدائمة في المؤقتة
 ولكنه يقوم بتدريب قدر كاف من العمالة (٢٤٩) ، وكان ذلك دورا مبركرا
 للبحرية التجارية المصرية ، سرعان ما جنت ثماره في تزويده سيفنها بالخيز
 اللازم في هذا الميناء وامتد بعد ذلك الى اللجوج وغيرها

وكما هو ملاحظ ان هذه التعاقدات كانت تتم عن كل ستة اشهر ،
 وقد فوض الوكلاء في اجرائها وفي ضوء اخطارهم ديوان العموم .

اما الشق الثاني الذي كان تتم من خلاله تدبير التمينات ، فقد كانت
 الادارة تتركه يرمته لحساب متهدين نظير محاسبتهم بأسعار يتم الاتفاق
 عليها لكل صنف ، وكان دور المتعهد في هذه الحالة لا يقتصر على تقديم
 الماكولات والمشروبات لطاقم السفينة فقط ، وانما للركاب أيضا ، وكانت
 مدة التعاقد تمتد لوضع سنوات ، حيث كان المتعهد على درجة كبيرة من
 الامكانات تؤهله لتشغيل طاقم خدمة بكل سفينة ، ولذا نلاحظ ان
 غالبيتهم كانوا من الأجانب ، ففي الشركة الميجينية منذ تأسيسها كان
 الخواجة اسكوفيه الذي كان قد تم التعاقد معه بمعرفة الخواجة ادوارد
 ديرفيو ، واضطرت الادارة المصرية (عبد الرحمن رشدي بك) الى اعادة
 النظر في تعاقدته في منتصف ١٨٦٠ نتيجة وجود شكوى للعاملين في
 سفن البحر الاحمر من مأكولاته ، وكذلك لمخالفاته في الاسعار التي يحاسب
 بها الشركة عما هو موجود بالسوق المحلي (٢٥٠) ، ولذلك عرضت الشركة
 دفع ٢٠ عشرين ألف فرنك مقابل انتهاء التعاقد الذي كان تاريخ انتهائه

(٢٤٨) في ٢٩ رمضان ١٢٦٢ هـ (١٤ سبتمبر ١٨٤٦) اعلنت ادارة جركي سواكن
 وصعود الى محدد على واحال أمر ادارتها الى مديرية الناقة ، وفي عهد عباس الاول اعلنت لائحة
 جركي في ٢٢٦٥ هـ (١٨٤٩) الى ان كان فرمان انقضاءها للادارة المصرية في عهد اسماعيل
 باشا في ١٢٦٢ هـ (١٨٤٩) سياسة مصر في البحر الاحمر ، من ٤٠ - ٥٢ .

(٢٤٩) سيد يدير الحلواني : مرجع سابق ، ص ١٢٢ ، ١٢٣ ، ١٢٤ ، ١٢٥ ، ١٢٦ ، ١٢٧ ، ١٢٨ ، ١٢٩ ، ١٣٠ ، ١٣١ ، ١٣٢ ، ١٣٣ ، ١٣٤ ، ١٣٥ ، ١٣٦ ، ١٣٧ ، ١٣٨ ، ١٣٩ ، ١٤٠ ، ١٤١ ، ١٤٢ ، ١٤٣ ، ١٤٤ ، ١٤٥ ، ١٤٦ ، ١٤٧ ، ١٤٨ ، ١٤٩ ، ١٥٠ ، ١٥١ ، ١٥٢ ، ١٥٣ ، ١٥٤ ، ١٥٥ ، ١٥٦ ، ١٥٧ ، ١٥٨ ، ١٥٩ ، ١٦٠ ، ١٦١ ، ١٦٢ ، ١٦٣ ، ١٦٤ ، ١٦٥ ، ١٦٦ ، ١٦٧ ، ١٦٨ ، ١٦٩ ، ١٧٠ ، ١٧١ ، ١٧٢ ، ١٧٣ ، ١٧٤ ، ١٧٥ ، ١٧٦ ، ١٧٧ ، ١٧٨ ، ١٧٩ ، ١٨٠ ، ١٨١ ، ١٨٢ ، ١٨٣ ، ١٨٤ ، ١٨٥ ، ١٨٦ ، ١٨٧ ، ١٨٨ ، ١٨٩ ، ١٩٠ ، ١٩١ ، ١٩٢ ، ١٩٣ ، ١٩٤ ، ١٩٥ ، ١٩٦ ، ١٩٧ ، ١٩٨ ، ١٩٩ ، ٢٠٠ ، ٢٠١ ، ٢٠٢ ، ٢٠٣ ، ٢٠٤ ، ٢٠٥ ، ٢٠٦ ، ٢٠٧ ، ٢٠٨ ، ٢٠٩ ، ٢١٠ ، ٢١١ ، ٢١٢ ، ٢١٣ ، ٢١٤ ، ٢١٥ ، ٢١٦ ، ٢١٧ ، ٢١٨ ، ٢١٩ ، ٢٢٠ ، ٢٢١ ، ٢٢٢ ، ٢٢٣ ، ٢٢٤ ، ٢٢٥ ، ٢٢٦ ، ٢٢٧ ، ٢٢٨ ، ٢٢٩ ، ٢٣٠ ، ٢٣١ ، ٢٣٢ ، ٢٣٣ ، ٢٣٤ ، ٢٣٥ ، ٢٣٦ ، ٢٣٧ ، ٢٣٨ ، ٢٣٩ ، ٢٤٠ ، ٢٤١ ، ٢٤٢ ، ٢٤٣ ، ٢٤٤ ، ٢٤٥ ، ٢٤٦ ، ٢٤٧ ، ٢٤٨ ، ٢٤٩ ، ٢٥٠ ، ٢٥١ ، ٢٥٢ ، ٢٥٣ ، ٢٥٤ ، ٢٥٥ ، ٢٥٦ ، ٢٥٧ ، ٢٥٨ ، ٢٥٩ ، ٢٦٠ ، ٢٦١ ، ٢٦٢ ، ٢٦٣ ، ٢٦٤ ، ٢٦٥ ، ٢٦٦ ، ٢٦٧ ، ٢٦٨ ، ٢٦٩ ، ٢٧٠ ، ٢٧١ ، ٢٧٢ ، ٢٧٣ ، ٢٧٤ ، ٢٧٥ ، ٢٧٦ ، ٢٧٧ ، ٢٧٨ ، ٢٧٩ ، ٢٨٠ ، ٢٨١ ، ٢٨٢ ، ٢٨٣ ، ٢٨٤ ، ٢٨٥ ، ٢٨٦ ، ٢٨٧ ، ٢٨٨ ، ٢٨٩ ، ٢٩٠ ، ٢٩١ ، ٢٩٢ ، ٢٩٣ ، ٢٩٤ ، ٢٩٥ ، ٢٩٦ ، ٢٩٧ ، ٢٩٨ ، ٢٩٩ ، ٣٠٠ ، ٣٠١ ، ٣٠٢ ، ٣٠٣ ، ٣٠٤ ، ٣٠٥ ، ٣٠٦ ، ٣٠٧ ، ٣٠٨ ، ٣٠٩ ، ٣١٠ ، ٣١١ ، ٣١٢ ، ٣١٣ ، ٣١٤ ، ٣١٥ ، ٣١٦ ، ٣١٧ ، ٣١٨ ، ٣١٩ ، ٣٢٠ ، ٣٢١ ، ٣٢٢ ، ٣٢٣ ، ٣٢٤ ، ٣٢٥ ، ٣٢٦ ، ٣٢٧ ، ٣٢٨ ، ٣٢٩ ، ٣٣٠ ، ٣٣١ ، ٣٣٢ ، ٣٣٣ ، ٣٣٤ ، ٣٣٥ ، ٣٣٦ ، ٣٣٧ ، ٣٣٨ ، ٣٣٩ ، ٣٤٠ ، ٣٤١ ، ٣٤٢ ، ٣٤٣ ، ٣٤٤ ، ٣٤٥ ، ٣٤٦ ، ٣٤٧ ، ٣٤٨ ، ٣٤٩ ، ٣٥٠ ، ٣٥١ ، ٣٥٢ ، ٣٥٣ ، ٣٥٤ ، ٣٥٥ ، ٣٥٦ ، ٣٥٧ ، ٣٥٨ ، ٣٥٩ ، ٣٦٠ ، ٣٦١ ، ٣٦٢ ، ٣٦٣ ، ٣٦٤ ، ٣٦٥ ، ٣٦٦ ، ٣٦٧ ، ٣٦٨ ، ٣٦٩ ، ٣٧٠ ، ٣٧١ ، ٣٧٢ ، ٣٧٣ ، ٣٧٤ ، ٣٧٥ ، ٣٧٦ ، ٣٧٧ ، ٣٧٨ ، ٣٧٩ ، ٣٨٠ ، ٣٨١ ، ٣٨٢ ، ٣٨٣ ، ٣٨٤ ، ٣٨٥ ، ٣٨٦ ، ٣٨٧ ، ٣٨٨ ، ٣٨٩ ، ٣٩٠ ، ٣٩١ ، ٣٩٢ ، ٣٩٣ ، ٣٩٤ ، ٣٩٥ ، ٣٩٦ ، ٣٩٧ ، ٣٩٨ ، ٣٩٩ ، ٤٠٠ ، ٤٠١ ، ٤٠٢ ، ٤٠٣ ، ٤٠٤ ، ٤٠٥ ، ٤٠٦ ، ٤٠٧ ، ٤٠٨ ، ٤٠٩ ، ٤١٠ ، ٤١١ ، ٤١٢ ، ٤١٣ ، ٤١٤ ، ٤١٥ ، ٤١٦ ، ٤١٧ ، ٤١٨ ، ٤١٩ ، ٤٢٠ ، ٤٢١ ، ٤٢٢ ، ٤٢٣ ، ٤٢٤ ، ٤٢٥ ، ٤٢٦ ، ٤٢٧ ، ٤٢٨ ، ٤٢٩ ، ٤٣٠ ، ٤٣١ ، ٤٣٢ ، ٤٣٣ ، ٤٣٤ ، ٤٣٥ ، ٤٣٦ ، ٤٣٧ ، ٤٣٨ ، ٤٣٩ ، ٤٤٠ ، ٤٤١ ، ٤٤٢ ، ٤٤٣ ، ٤٤٤ ، ٤٤٥ ، ٤٤٦ ، ٤٤٧ ، ٤٤٨ ، ٤٤٩ ، ٤٥٠ ، ٤٥١ ، ٤٥٢ ، ٤٥٣ ، ٤٥٤ ، ٤٥٥ ، ٤٥٦ ، ٤٥٧ ، ٤٥٨ ، ٤٥٩ ، ٤٦٠ ، ٤٦١ ، ٤٦٢ ، ٤٦٣ ، ٤٦٤ ، ٤٦٥ ، ٤٦٦ ، ٤٦٧ ، ٤٦٨ ، ٤٦٩ ، ٤٧٠ ، ٤٧١ ، ٤٧٢ ، ٤٧٣ ، ٤٧٤ ، ٤٧٥ ، ٤٧٦ ، ٤٧٧ ، ٤٧٨ ، ٤٧٩ ، ٤٨٠ ، ٤٨١ ، ٤٨٢ ، ٤٨٣ ، ٤٨٤ ، ٤٨٥ ، ٤٨٦ ، ٤٨٧ ، ٤٨٨ ، ٤٨٩ ، ٤٩٠ ، ٤٩١ ، ٤٩٢ ، ٤٩٣ ، ٤٩٤ ، ٤٩٥ ، ٤٩٦ ، ٤٩٧ ، ٤٩٨ ، ٤٩٩ ، ٥٠٠ ، ٥٠١ ، ٥٠٢ ، ٥٠٣ ، ٥٠٤ ، ٥٠٥ ، ٥٠٦ ، ٥٠٧ ، ٥٠٨ ، ٥٠٩ ، ٥١٠ ، ٥١١ ، ٥١٢ ، ٥١٣ ، ٥١٤ ، ٥١٥ ، ٥١٦ ، ٥١٧ ، ٥١٨ ، ٥١٩ ، ٥٢٠ ، ٥٢١ ، ٥٢٢ ، ٥٢٣ ، ٥٢٤ ، ٥٢٥ ، ٥٢٦ ، ٥٢٧ ، ٥٢٨ ، ٥٢٩ ، ٥٣٠ ، ٥٣١ ، ٥٣٢ ، ٥٣٣ ، ٥٣٤ ، ٥٣٥ ، ٥٣٦ ، ٥٣٧ ، ٥٣٨ ، ٥٣٩ ، ٥٤٠ ، ٥٤١ ، ٥٤٢ ، ٥٤٣ ، ٥٤٤ ، ٥٤٥ ، ٥٤٦ ، ٥٤٧ ، ٥٤٨ ، ٥٤٩ ، ٥٥٠ ، ٥٥١ ، ٥٥٢ ، ٥٥٣ ، ٥٥٤ ، ٥٥٥ ، ٥٥٦ ، ٥٥٧ ، ٥٥٨ ، ٥٥٩ ، ٥٦٠ ، ٥٦١ ، ٥٦٢ ، ٥٦٣ ، ٥٦٤ ، ٥٦٥ ، ٥٦٦ ، ٥٦٧ ، ٥٦٨ ، ٥٦٩ ، ٥٧٠ ، ٥٧١ ، ٥٧٢ ، ٥٧٣ ، ٥٧٤ ، ٥٧٥ ، ٥٧٦ ، ٥٧٧ ، ٥٧٨ ، ٥٧٩ ، ٥٨٠ ، ٥٨١ ، ٥٨٢ ، ٥٨٣ ، ٥٨٤ ، ٥٨٥ ، ٥٨٦ ، ٥٨٧ ، ٥٨٨ ، ٥٨٩ ، ٥٩٠ ، ٥٩١ ، ٥٩٢ ، ٥٩٣ ، ٥٩٤ ، ٥٩٥ ، ٥٩٦ ، ٥٩٧ ، ٥٩٨ ، ٥٩٩ ، ٦٠٠ ، ٦٠١ ، ٦٠٢ ، ٦٠٣ ، ٦٠٤ ، ٦٠٥ ، ٦٠٦ ، ٦٠٧ ، ٦٠٨ ، ٦٠٩ ، ٦١٠ ، ٦١١ ، ٦١٢ ، ٦١٣ ، ٦١٤ ، ٦١٥ ، ٦١٦ ، ٦١٧ ، ٦١٨ ، ٦١٩ ، ٦٢٠ ، ٦٢١ ، ٦٢٢ ، ٦٢٣ ، ٦٢٤ ، ٦٢٥ ، ٦٢٦ ، ٦٢٧ ، ٦٢٨ ، ٦٢٩ ، ٦٣٠ ، ٦٣١ ، ٦٣٢ ، ٦٣٣ ، ٦٣٤ ، ٦٣٥ ، ٦٣٦ ، ٦٣٧ ، ٦٣٨ ، ٦٣٩ ، ٦٤٠ ، ٦٤١ ، ٦٤٢ ، ٦٤٣ ، ٦٤٤ ، ٦٤٥ ، ٦٤٦ ، ٦٤٧ ، ٦٤٨ ، ٦٤٩ ، ٦٥٠ ، ٦٥١ ، ٦٥٢ ، ٦٥٣ ، ٦٥٤ ، ٦٥٥ ، ٦٥٦ ، ٦٥٧ ، ٦٥٨ ، ٦٥٩ ، ٦٦٠ ، ٦٦١ ، ٦٦٢ ، ٦٦٣ ، ٦٦٤ ، ٦٦٥ ، ٦٦٦ ، ٦٦٧ ، ٦٦٨ ، ٦٦٩ ، ٦٧٠ ، ٦٧١ ، ٦٧٢ ، ٦٧٣ ، ٦٧٤ ، ٦٧٥ ، ٦٧٦ ، ٦٧٧ ، ٦٧٨ ، ٦٧٩ ، ٦٨٠ ، ٦٨١ ، ٦٨٢ ، ٦٨٣ ، ٦٨٤ ، ٦٨٥ ، ٦٨٦ ، ٦٨٧ ، ٦٨٨ ، ٦٨٩ ، ٦٩٠ ، ٦٩١ ، ٦٩٢ ، ٦٩٣ ، ٦٩٤ ، ٦٩٥ ، ٦٩٦ ، ٦٩٧ ، ٦٩٨ ، ٦٩٩ ، ٧٠٠ ، ٧٠١ ، ٧٠٢ ، ٧٠٣ ، ٧٠٤ ، ٧٠٥ ، ٧٠٦ ، ٧٠٧ ، ٧٠٨ ، ٧٠٩ ، ٧١٠ ، ٧١١ ، ٧١٢ ، ٧١٣ ، ٧١٤ ، ٧١٥ ، ٧١٦ ، ٧١٧ ، ٧١٨ ، ٧١٩ ، ٧٢٠ ، ٧٢١ ، ٧٢٢ ، ٧٢٣ ، ٧٢٤ ، ٧٢٥ ، ٧٢٦ ، ٧٢٧ ، ٧٢٨ ، ٧٢٩ ، ٧٣٠ ، ٧٣١ ، ٧٣٢ ، ٧٣٣ ، ٧٣٤ ، ٧٣٥ ، ٧٣٦ ، ٧٣٧ ، ٧٣٨ ، ٧٣٩ ، ٧٤٠ ، ٧٤١ ، ٧٤٢ ، ٧٤٣ ، ٧٤٤ ، ٧٤٥ ، ٧٤٦ ، ٧٤٧ ، ٧٤٨ ، ٧٤٩ ، ٧٥٠ ، ٧٥١ ، ٧٥٢ ، ٧٥٣ ، ٧٥٤ ، ٧٥٥ ، ٧٥٦ ، ٧٥٧ ، ٧٥٨ ، ٧٥٩ ، ٧٦٠ ، ٧٦١ ، ٧٦٢ ، ٧٦٣ ، ٧٦٤ ، ٧٦٥ ، ٧٦٦ ، ٧٦٧ ، ٧٦٨ ، ٧٦٩ ، ٧٧٠ ، ٧٧١ ، ٧٧٢ ، ٧٧٣ ، ٧٧٤ ، ٧٧٥ ، ٧٧٦ ، ٧٧٧ ، ٧٧٨ ، ٧٧٩ ، ٧٨٠ ، ٧٨١ ، ٧٨٢ ، ٧٨٣ ، ٧٨٤ ، ٧٨٥ ، ٧٨٦ ، ٧٨٧ ، ٧٨٨ ، ٧٨٩ ، ٧٩٠ ، ٧٩١ ، ٧٩٢ ، ٧٩٣ ، ٧٩٤ ، ٧٩٥ ، ٧٩٦ ، ٧٩٧ ، ٧٩٨ ، ٧٩٩ ، ٨٠٠ ، ٨٠١ ، ٨٠٢ ، ٨٠٣ ، ٨٠٤ ، ٨٠٥ ، ٨٠٦ ، ٨٠٧ ، ٨٠٨ ، ٨٠٩ ، ٨١٠ ، ٨١١ ، ٨١٢ ، ٨١٣ ، ٨١٤ ، ٨١٥ ، ٨١٦ ، ٨١٧ ، ٨١٨ ، ٨١٩ ، ٨٢٠ ، ٨٢١ ، ٨٢٢ ، ٨٢٣ ، ٨٢٤ ، ٨٢٥ ، ٨٢٦ ، ٨٢٧ ، ٨٢٨ ، ٨٢٩ ، ٨٣٠ ، ٨٣١ ، ٨٣٢ ، ٨٣٣ ، ٨٣٤ ، ٨٣٥ ، ٨٣٦ ، ٨٣٧ ، ٨٣٨ ، ٨٣٩ ، ٨٤٠ ، ٨٤١ ، ٨٤٢ ، ٨٤٣ ، ٨٤٤ ، ٨٤٥ ، ٨٤٦ ، ٨٤٧ ، ٨٤٨ ، ٨٤٩ ، ٨٥٠ ، ٨٥١ ، ٨٥٢ ، ٨٥٣ ، ٨٥٤ ، ٨٥٥ ، ٨٥٦ ، ٨٥٧ ، ٨٥٨ ، ٨٥٩ ، ٨٦٠ ، ٨٦١ ، ٨٦٢ ، ٨٦٣ ، ٨٦٤ ، ٨٦٥ ، ٨٦٦ ، ٨٦٧ ، ٨٦٨ ، ٨٦٩ ، ٨٧٠ ، ٨٧١ ، ٨٧٢ ، ٨٧٣ ، ٨٧٤ ، ٨٧٥ ، ٨٧٦ ، ٨٧٧ ، ٨٧٨ ، ٨٧٩ ، ٨٨٠ ، ٨٨١ ، ٨٨٢ ، ٨٨٣ ، ٨٨٤ ، ٨٨٥ ، ٨٨٦ ، ٨٨٧ ، ٨٨٨ ، ٨٨٩ ، ٨٩٠ ، ٨٩١ ، ٨٩٢ ، ٨٩٣ ، ٨٩٤ ، ٨٩٥ ، ٨٩٦ ، ٨٩٧ ، ٨٩٨ ، ٨٩٩ ، ٩٠٠ ، ٩٠١ ، ٩٠٢ ، ٩٠٣ ، ٩٠٤ ، ٩٠٥ ، ٩٠٦ ، ٩٠٧ ، ٩٠٨ ، ٩٠٩ ، ٩١٠ ، ٩١١ ، ٩١٢ ، ٩١٣ ، ٩١٤ ، ٩١٥ ، ٩١٦ ، ٩١٧ ، ٩١٨ ، ٩١٩ ، ٩٢٠ ، ٩٢١ ، ٩٢٢ ، ٩٢٣ ، ٩٢٤ ، ٩٢٥ ، ٩٢٦ ، ٩٢٧ ، ٩٢٨ ، ٩٢٩ ، ٩٣٠ ، ٩٣١ ، ٩٣٢ ، ٩٣٣ ، ٩٣٤ ، ٩٣٥ ، ٩٣٦ ، ٩٣٧ ، ٩٣٨ ، ٩٣٩ ، ٩٤٠ ، ٩٤١ ، ٩٤٢ ، ٩٤٣ ، ٩٤٤ ، ٩٤٥ ، ٩٤٦ ، ٩٤٧ ، ٩٤٨ ، ٩٤٩ ، ٩٥٠ ، ٩٥١ ، ٩٥٢ ، ٩٥٣ ، ٩٥٤ ، ٩٥٥ ، ٩٥٦ ، ٩٥٧ ، ٩٥٨ ، ٩٥٩ ، ٩٦٠ ، ٩٦١ ، ٩٦٢ ، ٩٦٣ ، ٩٦٤ ، ٩٦٥ ، ٩٦٦ ، ٩٦٧ ، ٩٦٨ ، ٩٦٩ ، ٩٧٠ ، ٩٧١ ، ٩٧٢ ، ٩٧٣ ، ٩٧٤ ، ٩٧٥ ، ٩٧٦ ، ٩٧٧ ، ٩٧٨ ، ٩٧٩ ، ٩٨٠ ، ٩٨١ ، ٩٨٢ ، ٩٨٣ ، ٩٨٤ ، ٩٨٥ ، ٩٨٦ ، ٩٨٧ ، ٩٨٨ ، ٩٨٩ ، ٩٩٠ ، ٩٩١ ، ٩٩٢ ، ٩٩٣ ، ٩٩٤ ، ٩٩٥ ، ٩٩٦ ، ٩٩٧ ، ٩٩٨ ، ٩٩٩ ، ١٠٠٠ ، ١٠٠١ ، ١٠٠٢ ، ١٠٠٣ ، ١٠٠٤ ، ١٠٠٥ ، ١٠٠٦ ، ١٠٠٧ ، ١٠٠٨ ، ١٠٠٩ ، ١٠١٠ ، ١٠١١ ، ١٠١٢ ، ١٠١٣ ، ١٠١٤ ، ١٠١٥ ، ١٠١٦ ، ١٠١٧ ، ١٠١٨ ، ١٠١٩ ، ١٠٢٠ ، ١٠٢١ ، ١٠٢٢ ، ١٠٢٣ ، ١٠٢٤ ، ١٠٢٥ ، ١٠٢٦ ، ١٠٢٧ ، ١٠٢٨ ، ١٠٢٩ ، ١٠٣٠ ، ١٠٣١ ، ١٠٣٢ ، ١٠٣٣ ، ١٠٣٤ ، ١٠٣٥ ، ١٠٣٦ ، ١٠٣٧ ، ١٠٣٨ ، ١٠٣٩ ، ١٠٤٠ ، ١٠٤١ ، ١٠٤٢ ، ١٠٤٣ ، ١٠٤٤ ، ١٠٤٥ ، ١٠٤٦ ، ١٠٤٧ ، ١٠٤٨ ، ١٠٤٩ ، ١٠٥٠ ، ١٠٥١ ، ١٠٥٢ ، ١٠٥٣ ، ١٠٥٤ ، ١٠٥٥ ، ١٠٥٦ ، ١٠٥٧ ، ١٠٥٨ ، ١٠٥٩ ، ١٠٦٠ ، ١٠٦١ ، ١٠٦٢ ، ١٠٦٣ ، ١٠٦٤ ، ١٠٦٥ ، ١٠٦٦ ، ١٠٦٧ ، ١٠٦٨ ، ١٠٦٩ ، ١٠٧٠ ، ١٠٧١ ، ١٠٧٢ ، ١٠٧٣ ، ١٠٧٤ ، ١٠٧٥ ، ١٠٧٦ ، ١٠٧٧ ، ١٠٧٨ ، ١٠٧٩ ، ١٠٨٠ ، ١٠٨١ ، ١٠٨٢ ، ١٠٨٣ ، ١٠٨٤ ، ١٠٨٥ ، ١٠٨٦ ، ١٠٨٧ ، ١٠٨٨ ، ١٠٨٩ ، ١٠٩٠ ، ١٠٩١ ، ١٠٩٢ ، ١٠٩٣ ، ١٠٩٤ ، ١٠٩٥ ، ١٠٩٦ ، ١٠٩٧ ، ١٠٩٨ ، ١٠٩٩ ، ١١٠٠ ، ١١٠١ ، ١١٠٢ ، ١١٠٣ ، ١١٠٤ ، ١١٠٥ ، ١١٠٦ ، ١١٠٧ ، ١١٠٨ ، ١١٠٩ ، ١١١٠ ، ١١١١ ، ١١١٢ ، ١١١٣ ، ١١١٤ ، ١١١٥ ، ١١١٦ ، ١١١٧ ، ١١١٨ ، ١١١٩ ، ١١٢٠ ، ١١٢١ ، ١١٢٢ ، ١١٢٣ ، ١١٢٤ ، ١١٢٥ ، ١١٢٦ ، ١١٢٧ ، ١١٢٨ ، ١١٢٩ ، ١١٣٠ ، ١١٣١ ، ١١٣٢ ، ١١٣٣ ، ١١٣٤ ، ١١٣٥ ، ١١٣٦ ، ١١٣٧ ، ١١٣٨ ، ١١٣٩ ، ١١٤٠ ، ١١٤١ ، ١١٤٢ ، ١١٤٣ ، ١١٤٤ ، ١١٤٥ ، ١١٤٦ ، ١١٤٧ ، ١١٤٨ ، ١١٤٩ ، ١١٥٠ ، ١١٥١ ، ١١٥٢ ، ١١٥٣ ، ١١٥٤ ، ١١٥٥ ، ١١٥٦ ، ١١٥٧ ، ١١٥٨ ، ١١٥٩ ، ١١٦٠ ، ١١٦١ ، ١١٦٢ ، ١١٦٣ ، ١١٦٤ ، ١١٦٥ ، ١١٦٦ ، ١١٦٧ ، ١١٦٨ ، ١١٦٩ ، ١١٧٠ ، ١١٧١ ، ١١٧٢ ، ١١٧٣ ، ١١٧٤ ، ١١٧٥ ، ١١٧٦ ، ١١٧٧ ، ١١٧٨ ، ١١٧٩ ، ١١٨٠ ، ١١٨١ ، ١١٨٢ ، ١١٨٣ ، ١١٨٤ ، ١١٨٥ ، ١١٨٦ ، ١١٨٧ ، ١١٨٨ ، ١١٨٩ ، ١١٩٠ ، ١١٩١ ، ١١٩٢ ، ١١٩٣ ، ١١٩٤ ، ١١٩٥ ، ١١٩٦ ، ١١٩٧ ، ١١٩٨ ، ١١٩٩ ، ١٢٠٠ ، ١٢٠١ ، ١٢٠٢ ، ١٢٠٣ ، ١٢٠٤ ، ١٢٠٥ ، ١٢٠٦ ، ١٢٠٧ ، ١٢٠٨ ، ١٢٠٩ ، ١٢١٠ ، ١٢١١ ، ١٢١٢ ، ١٢١٣ ، ١٢١٤ ، ١٢١٥ ، ١٢١٦ ، ١٢١٧ ، ١٢١٨ ، ١٢١٩ ، ١٢٢٠ ، ١٢٢١ ، ١٢٢٢ ، ١٢٢٣ ، ١٢٢٤ ، ١٢٢٥ ، ١٢٢٦ ، ١٢٢٧ ، ١٢٢٨ ، ١٢٢٩ ، ١٢٣٠ ، ١٢٣١ ، ١٢٣٢ ، ١٢٣٣ ، ١٢٣٤ ، ١٢٣٥ ، ١٢٣٦ ، ١٢٣٧ ، ١٢٣٨ ، ١٢٣٩ ، ١٢٤٠ ، ١٢٤١ ، ١٢٤٢ ، ١٢٤٣ ، ١٢٤٤ ، ١٢٤٥ ، ١٢٤٦ ، ١٢٤٧ ، ١٢٤٨ ، ١٢٤٩ ، ١٢٥٠ ، ١٢٥١ ، ١٢٥٢ ، ١٢٥٣ ، ١٢٥٤ ، ١٢٥٥ ، ١٢٥٦ ، ١٢٥٧ ، ١٢٥٨ ، ١٢٥٩ ، ١٢٦٠ ، ١٢٦١ ، ١٢٦٢ ، ١٢٦٣ ، ١٢٦٤ ، ١٢٦٥ ، ١٢٦٦ ، ١٢٦٧ ، ١٢٦٨ ، ١٢٦٩ ، ١٢٧٠ ، ١٢٧١ ، ١٢٧٢ ، ١٢٧٣ ، ١٢٧٤ ، ١٢٧٥ ، ١٢٧٦ ، ١٢٧٧ ، ١٢٧٨ ، ١٢٧٩ ، ١٢٨٠ ، ١٢٨١ ، ١٢٨٢ ، ١٢٨٣ ، ١٢٨٤ ، ١٢٨٥ ، ١٢٨٦ ، ١٢٨٧ ، ١٢٨٨ ، ١٢٨٩ ، ١٢٩٠ ، ١٢٩١ ، ١٢٩٢ ، ١٢٩٣ ، ١٢٩٤ ، ١٢٩٥ ، ١٢٩٦ ، ١٢٩٧ ، ١٢٩٨ ، ١٢٩٩ ، ١٣٠٠ ، ١٣٠١ ، ١٣٠٢ ، ١٣٠٣ ، ١٣٠٤ ، ١٣٠٥ ، ١٣٠٦ ، ١٣٠٧ ، ١٣٠٨ ، ١٣٠٩ ، ١٣١٠ ، ١٣١١ ، ١٣١٢ ، ١٣١٣ ، ١٣١٤ ، ١٣١٥ ، ١٣١٦ ، ١٣١٧ ، ١٣١٨ ، ١٣١٩ ، ١٣٢٠ ، ١٣٢١ ، ١٣٢٢ ، ١٣٢٣ ، ١٣٢٤ ، ١٣٢٥ ، ١٣٢٦ ، ١٣٢٧ ، ١٣٢٨ ، ١٣٢٩ ، ١٣٣٠ ، ١٣٣١ ، ١٣٣٢ ، ١٣٣٣ ، ١٣٣٤ ، ١٣٣٥ ، ١٣٣٦ ، ١٣٣٧ ، ١٣٣٨ ، ١٣٣٩ ، ١٣٤٠ ، ١٣٤١ ، ١٣٤٢ ، ١٣٤٣ ، ١٣٤٤ ، ١٣٤٥ ، ١٣٤٦ ، ١٣٤٧ ، ١٣٤٨ ، ١٣٤٩ ، ١٣٥٠ ، ١٣٥١ ، ١٣٥٢ ، ١٣٥٣ ، ١٣٥٤ ، ١٣٥٥ ، ١٣٥٦ ، ١٣٥٧ ، ١٣٥٨ ، ١٣٥٩ ، ١٣٦٠ ، ١٣٦١ ، ١٣٦٢ ، ١٣٦٣ ، ١٣٦٤ ، ١٣٦٥ ، ١٣٦٦ ، ١٣٦٧ ، ١٣٦٨ ، ١٣٦٩ ، ١٣٧٠ ، ١٣٧١ ، ١٣٧٢ ، ١٣٧٣ ، ١٣٧٤ ، ١٣٧٥ ، ١٣٧٦ ، ١٣٧٧ ، ١٣٧٨ ، ١٣٧٩ ، ١٣٨٠ ، ١٣٨١ ، ١٣٨٢ ، ١٣٨٣ ، ١٣٨٤ ، ١٣٨٥ ، ١٣٨٦ ، ١٣٨٧ ، ١٣٨٨ ، ١٣٨٩ ، ١٣٩٠ ، ١٣٩١ ، ١٣٩٢ ، ١٣٩٣ ، ١٣٩٤ ، ١٣٩٥ ، ١٣٩٦ ، ١٣٩٧ ، ١٣٩٨ ، ١٣٩٩ ، ١٤٠٠ ، ١٤٠١ ، ١٤٠٢ ، ١٤٠٣ ، ١٤٠٤ ، ١٤٠٥ ، ١٤٠٦ ، ١٤٠٧ ، ١٤٠٨ ، ١٤٠٩ ، ١٤١٠ ، ١٤١١ ، ١٤١٢ ، ١٤١٣ ، ١٤١٤ ، ١٤١٥ ، ١٤١٦ ، ١٤١٧ ، ١٤١٨ ، ١٤١٩ ، ١٤٢٠ ، ١٤٢١ ، ١٤٢٢ ، ١٤٢٣ ، ١٤٢٤ ، ١٤٢٥ ، ١٤٢٦ ، ١٤٢٧ ، ١٤٢٨ ، ١٤٢٩ ، ١٤٣٠ ، ١٤٣١ ، ١٤٣٢ ، ١٤٣٣ ، ١٤٣٤ ، ١٤٣٥ ، ١٤٣٦ ، ١٤٣٧ ، ١٤٣٨ ، ١٤٣٩ ، ١٤٤٠ ، ١٤٤١ ، ١٤٤٢ ، ١٤٤٣ ،

في آخر سبتمبر ١٨٦٠ ، لكنه طلب ٣٥ ألف ليرة ترك ولكنهما لم توافقا وإنما اشترطت عليه أن لأفراد الطاقم حق الشراء من أية مصادر أخرى ، وهو الذي يدفع الأثمان وإن لم يتم ذلك يصير اقتطاعه من حسابيه ، كما أنه عند حضور كل سفينة إلى السويس يتوجه مندوب من الشركة بموافقة طبيب لمعاينة الأصناف والتفتيش عليها ، وفي النهاية أنذرت بعدم تحملها أية متبقيات بعد انتهاء للتعاقد (٢٥١) ، ثم قوت بعد ذلك صرف بدل تعيين نقدي لأفراد الطاقم (٢٥٢) .

ومع بداية تأسيس الشركة المصرية في سببها السفن البخارية ، صدرت التعليمات إلى حافظ باشا ناظر البحرية في ٢٩ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) لعمل الشروط اللازمة مع الخواجة امبريان لتقديم الأظعمة والمشروبات بسفن الشركة المذكورة المزمع تسييرها (٢٥٣) .

وكما هو معلوم فإن الشركة المصرية لم تزد عن الصام الا قليلا ، ثم أصبحت العريضة ، ومع هذه الشركة كان تعاقد الخواجة فرانسوا بورتوني ، ثم الخواجة يوسف بنقاليبي ، وقد استمرت تعاقدات ثانيهما لفترات أطول نسبيا ، وذلك منذ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) (٢٥٤) حتى ١٩ محرم ١٢٨٧ هـ (أبريل ١٨٧٠) وخلفه الخواجة جون روس من بيت دوهرتي وشركاه (٢٥٥) .

أما عن الشروط التي كان يتم توقيعها بين الشركة وهؤلاء المتعهدين ، فقد كانت تتكون من ثلاثة عشر بندا ، ينص الأول على المدة المتفق عليها والأخطار بالتجديد قبل انتهائها ثم إذا حدثت مخالفات فيتم الحكم فيها بمعرفة مجلس تجار الاسكندرية بدون اللجوء الى جهات أجنبية .

(٢٥١) المصادر نفسة

(٢٥٢) نفسة : رقم ١٦ في ١٤ هـ (ذي الحجة) ١٢٧٦ هـ (يونيو ١٨٦٠) من

المدير الى وكيل للبيدية بالسويس ، ص ٢٣ ، ٢٤ .

(٢٥٣) دار الوثائق (ديوان مية تركي) : مخططة تراجم وملبصات ذلالي ، ترجمة امر صادر الى قواميدان البحرية حافظ باشا بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٧٩ هـ ، مطبق بالدفتر ليرة ٤٢٦ ص ٦٣ القسم الثاني ، في مخططة ١٠٤ ملف ١٢ .

(٢٥٤) - (خدمات - عريضة) : مخططة الوايوذات ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢٥ رمضان ١٢٨٧ هـ ، عقد شروط موقع بين الخواجة يوسف بنقاليبي وحسين تترين ناظر عموم العريضة خاص بتمهده بنقاليبي ماكولات ومشروبات السفن بالبحرين .

(٢٥٥) - : مخططة مكاتبات ادارية ٦٧ - ١٨٨٤ ، مكتوبة رقم ٤٠٢/٤٠٢ مخططة ٦٨ بتاريخ ١٩ محرم ١٢٨٧ هـ/ ٢٠ أبريل ١٨٧٠ من صفر وكيل مجلس ادارة القواميدان العريضة الى الخواجة روس متهمه لوكالات وايدوات الانبارية سابقا .

وفي هذه الحالة تسلم الشركة جميع الأواني والأدوات اللازمة إلى المتعهدين لزوم كل سفينة بموجب قائمة جرد ، ويضيف البند الثالث انه يقوم السواري والخواجة بكل سفينة بالتنظيم على تلك الأواني والأدوات كل أربعة أشهر وتحديد التلفيات وغيرها ثم يئبه الرابع على المتعهد بالمحافظة والصيانة ، اما الخامس فينص على احضاره أفراد الخدمة أحدهم لو كان سبجي ، والثاني عشبي أول ، والثالث عشبي ثان ، والرابع سفيرجي والخامس سفيرجي ثان وماهياتهم على الشركة وتزاد اعدادهم بالسفن الكبار ، ويكونون تحت اشراف ومتابعة السواري والمفردات والخواجة ، وللسواري حق طرد غير اللائق منهم وطلب بديل عنه من المتعهد ، ولا يغير المتعهد أحدهم الا بمعرفة السواري ، ثم تنظم بقية البنود ما يتصل بالواجبات ، وتظم ترتيب درجات جلوس المستخدمين ثم كيفية المحاسبة المالية (٢٥٦) .

اما اذا تركنا هاتين الطريقتين في تدبير التمينات ، نجد انه لم يكن عدا ذلك سوى تدبير أفراد الطاقم مأكولاتهم ومشروباتهم بأنفسهم ، وفي هذه الحالة كان يصرف لهم البديل النقدي الذي يتم اضافته للمرتب ، وفي بعض الأحيان كانت تصرف لهم نقود اضافية ، وذلك اذا حدث غلو للأسعار بعد اقرار نسبة البديل .

ولما كانت السفن مجهزة بالأماكن والأدوات اللازمة للأطعمة والمشروبات من تخزين وتجهيز وبعض أفراد الخدمة ، من ثم كانت كل فئة تقرر ما تراه مناسباً لتدبير احتياجاتها ، وقد كان ذلك اما بصورة انفرادية أو جماعية ، وقد جاءت اشارات في بعض الوثائق ، تفيد تجميع أثمان مأكولات المستخدمين الأنفسار لدى مفردات السفينة ، مما يوضح انه كان يتم بمعرفته الاشراف على تدبير احتياجاتهم ، بيد ان الاشارات ذاتها تكشف عن تدبير الضباط بمعزل عنهم لمأكولاتهم وكذلك السواري ، وفي ضوء هذا الاشراف من المفردات (نائب السواري) كانت صفته أمانة وليس شريكا لأنه كان ضمن الضباط ، فإذا حدث اختلال منه بهذه الصفة (الإمانة) استحق العقاب ، من ذلك ما حدث مع محمد ذهني مفردات وإبور سواكن الذي أخذ جانباً من الزيت والمسلى الخاص بالمستخدمين الأنفسار لاعداد مأكولاته التي أكل منها ومعه الضباط بدون علمهم ، فتم إحالته الى مجلس تاديب البحرية الذي اتخذ قراراً ينقله الى سفينة أخرى مع تنزيل رتبته لمدة عام ، وخصم قيمة الأصناف من مستحقاته ، لاعتبارهم

(٢٥٦) - : مخططة الواپورات ٦٥ - ١٨٦٧ وثيقة بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٨٢ هـ ، عند شروط بين الخواجة بنتاليني وحسين شميرين ناظر عموم الميزانية

ذلك من قبيل الدانة وليست السرقة ، ولكن لما عرضت الأوراق على الخديوي اسماعيل باشا للتصديق النهائي ، أشر على قرار مجلس البحرية بما نصه « بما أن المفزعات المذكور ارتكب الخيانة في هذه الحادثة ، فلا يكتفى في حقه بالحكم المذكور » بل يصدر رفته وطرده من خدمات الميرى ، وتعطى له رقتية بتوضيح جنحته « (٢٥٧) » .

ومن هذا العرض يتضح أن ادارة البحرية التجارية المصرية كانت تولى مسألة التعيينات جل اهتمامها وفي مختلف الظروف ، بما يضمن العمل على توفيرها أو بديلها النقدي ، وبما يضمن استقرار عمل أفراد الطاقم .

عاشرا : المياه :

لم تغفل الادارة عن تدبير مصادر لامداد السفن بما تحتاجه من مياه ، ومن الوثائق القليلة التي أشارت لهذا الموضوع يتضح انه كان يتم تدبير ذلك عن طريق التعاقد مع موردين وهؤلاء كانوا اما من الأهالي أو مصالح حكومية ، فبالنسبة للأهالي كان يتم الاتفاق مع « سقائين » حسب حمولة التجل « ٢ » ، وذلك حسبما تشير مكاتبة من توكيل السويس بتاريخ ٥ جا (جمادى ثان) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) الى أنه « تم الاتفاق مع شخص يسمى حميدة السقا على تزويد طواقم الوابورات وديوان التوكيل مقابل ٥ قروش لكل جبل ، ارتفعت بعدئذ الى ٦ قروش » (٢٥٨) .

أما بالنسبة للمصالح الحكومية ، فإنه يرجع التعامل معها بعد انشاء مشروعاتها ، وفي ذات الوقت لعدم إمكانية الأهالي تدبير الاحتياجات بالسرعة المطلوبة ، حيث تم التزود بالمياه من طلمبات مصلحة السكة الحديد (٢٥٩) ، وقد كانت تتم المحاسبة على أساس الرطل ، حيث بلغ

(٢٥٧) دار الوثائق القومية (محالظ الأبحاث) : محطة ٢٢ وقائع مصرية ، ملف واپورات ، صورة الأمر الترويم لمر ٣ بتاريخ ٢٣ ربيع آخر ١٢٨٢ هـ (سبتمبر ١٨٦٥) الصادر من الرضاة للقوبانية العزيرية عن دفتر ١٩١٥ أوامر كريمة ، ص : ٢٣ .
(*) يختلف الحمل تبعا لأصناف الحمولات ومواضع السير ، وهو تقريبا نحو ٦٠٠ رطل بتوسط ١٨٠ آلة ، بينما حمل الطحين ٢٠٠ رطل ، والفلل ٥٠٠ رطل .
- لا تترجمتس : مرجع سابق ، ص ص : ٢٦ ، ٢٧ :

(٢٥٨) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٦ قيد التحريرات الواردة من البروق ، رقم ١٨ بتاريخ ٥ جا (جمادى ثان) ١٢٧٧ هـ من وكيل السويس الى مدير القوبانية لمجيدية مصر ، ص : ٢٣ .

(٢٥٩) - : سجل م/١/٣ قيد التحريرات الصادرة ، لمر ٥٧ بتاريخ ١١ جا (ربيع الحجة) ١٢٧٧ هـ ، من مدير لمجيدية الى ناظر المالية من مطلوبات اثمان مياه لمصلحة البروق والسكة ، ص : ٤٠٢ .

- : سجل م/١/٦ قيد التحريرات الصادرة قلم للدير ، لمر ٥٧ تاريخه من المدير الى ناظر المالية ، ص : ١٥٩ .

المطلوب عن ٢٨٤٠٠ رطل مياه مبلغ ٢٩٦٠ قرشا (٢٦٠) ، وفي مكاتبه أخرى كان المطلوب لطالبة مرور السويس ٣٠ بارة و ٩٥٠ قرشا قيمة اثمان ١٦٢٨٣٠ رطل مياه (٢٦١) ، وقد كانت تتم الحاسبة شهريا عن طريق المقاصة الحسابة في ديوان المالية حسب السنات التي ترسلها كل جهة .

ثم نطالع في وثائق مصلحة وإبورات البوستة الخديوية اتفاقها مع مصلحة مياه الإسكندرية على التزود بالمياه نظير ١٥ قرشا يوميا ، ودفعت عن ٩٠ يوما مبلغ ١٣٥٠ قرشا (٢٦٢) .

وعلى الرغم من أن هذه الاشاعات ليست كافية لتوضيح الصورة متكاملة ، إلا أنها تعطي مؤشرا لاهتمام الادارة بتدبير المياه ، ولم يكن ذلك قاصرا على تلك التعاقدات ، وإنما تعداه لإنشاء صهاريج في مزار التوكيلات الرئيسية المصرية ، وبما يضمن امداد السفن وأفراد الطاقم باحتياجاتهم :

عاش عشر : اشكان العاملين :

إذا كان العمل في البحر يعنى السفر والبعد عن الأهل ، فليس أقل من اتخاذ الاجراءات التي من شأنها الراحة بعد العودة ونسيان عناء السفر ، إذا كان ذلك ممكنا ، وهذا ما أقدمت عليه ادارة البحرية التجارية المصرية ، وإن كان ذلك لم يأت دفعة واحدة ، إذ كانت تحكمه الظروف المالية ، مثلما يرتبط بحسن ادراك الادارة أهمية ذلك ، وهو ما يتصل في إنشاء مساكن للمستخدمين وأسرىهم بالقرب من مزار أعمالهم .

بدأت الشركة المجيدة أولى خطواتها باستئجار للوكلاء والمديرين الأجانب (٢٦٣) ، ثم اتفقت مع الإيطالي « فارستينو إيفانجيليستي » على إنشاء عمارة لحسابها في مقر التوكيل بالسويس ، ولم يتم ذلك لاستخدام القاول المذكور مواد بناء مخالفة ، وانتهى الأمر لقضية قضلية تدخل فيها

(٢٦٠) - سجل م/٢/٣ قيد التبريرات الصادرة قلم المدير : نمرة ٨٩ بتاريخ ٩ صفر ١٢٧٧ هـ (أغسطس ١٨٦٠) من المدير الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٣٧٩ .
(٢٦١) - سجل م/٢/٣ قيد التبريرات الواردة للادارة ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٨ ربيع اول ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٦١) من توكيل السويس الى المدير عن المصروف لإبورات الخديوية من المياه ، ص : ٩-٩ .

(٢٦٢) - مصلحة وإبورات البوستة الخديوية : سجل م/٢/٣/٢٩ قيد التبريرات الواردة من الفروع ، رقم ٣ بتاريخ ١٤ محرم ١٢٩٦ هـ (ديسمبر ١٨٧٨) من مصلحة مياه الإسكندرية الى مدير مصلحة الواپورات ، ص : ٣ .

(٢٦٣) دار الوثائق (خفقات - مجدية) : سجل م/٢/٣/٢ قيد التبريرات الصادرة عربي ، نمرة ١١ في ٢٠ ربيع ثاني ١٢٧٨ هـ (أكتوبر ١٨٦١) من مدير للبيدية الى يعقوب التتلي وكيل السويس ، ص : ١٧٩ .

القنصل العام الإيطالي وديوان المغاربية في مصر ، بعد نجاحه ايلا
تجلبتني السبب الحقيقي في عدم اتمامه البناء ، وانما لتظلمه من اشاعة
من سمجته بالسويس ، وفراره منه للإسكندرية ، واعتباره ذلك أمر
يسمعه ، وكانت قضية مثل فيها المجيدة الخوابة ادوارد ديرفيو مفضا
من مجلس الادارة ومعه أحد المحامين . ولم يبت في الأمر لتصفية الشركة الى
مصلحة مصرية (٢٦٤) ، ثم ايلولة تلك الموجودات الى الشركة المصرية في
سياحة السفن البخارية التي تأسست في بداية عهد اسماعيل باشا .

ولما كانت الشركة المصرية قد منحتها الحكومة مساحات من الأراضي
قدرت بنحو ٤٢٨٨٧ مترا مربعا في السويس ، ٣٠٩٠٧٥ ذراعا مربعا
في الاسكندرية (٢٦٥) ، من ثم هيات لها تلك الأراضي امكانية إقامة
المنشآت ، فجاء قرار جمعية مؤسسها بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ
(يولية ١٨٦٣) ينص على ضرورة معاينة اراضيها بالسويس لإقامة نحو
عشرين مسكنا لعائلات الضابط ، وكذلك بيوت صغيرة لسكنى عائلات
باقي المستخدمين والبحرية ، فيما يشبه الوكالة المنتقلة ذات الدوير ،
على أن تعطى لهم بالأجرة وتخصص من ماهيتهم ، بالإضافة الى محلات
للحجاج (٥) .

وقد كانت حيثيات قرارهم هذا ، لأن العاملين بالبحر الأحمر
جميعهم من الاسكندرية والقاهرة وما حولها ، وجنبنا ذكر القراة عنهم
وجود محلات لإقامة عيالهم (أولادهم) بالقرب منهم ، فضرورة يكون
عنهم مشغولية بشأنهم ، فالقومية يُلزمها اعطاء الراحة لمستخدميها ،
حتى يكون منهم الاجتهاد وحسن الخدمة « (٢٦٦) ، وفي تعبير لاحق
« حتى يكونوا دائما في غاية الاستعداد والنشاط » . وعدم وجود محلات
لإقامة عيالهم بالقرب منهم ، ضرورة يكونوا مشغولين بالخاطر من أجلهم ،
ومن الوجوب ازالة ذلك عنهم « (٢٦٧) .

(٢٦٤) : م / ١ / ٤ قيد التحريرات الصادرة عري الدوير ، مستكمل ٩ بتاريخ
٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من الدوير الى محافظ السويس ، ص : ٦٨ ،
نمرة ٨ في ٥ (شعبان) ١٢٧٨ هـ (فبراير ١٨٦٢) من الدوير الى مديرية شطبة
مصر ، ص : ٧٣ .

(٢٦٥) : في شوقي الجبل : سياحة مصر في البحر الأحمر ، ص : ٢٨٥ .
(٥) سيتم كساول الخاص بالركاب والحجاج في المنصر الخاص « نقل الركاب
والحجاج » في الفصل السابع .

(٢٦٦) : دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة
بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية القومية المصرية البند الخامس عشر .
(٢٦٧) : وثيقة رقم ٣٠ بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) ، قرار جمعية
محطات مؤسسين قومية عزيزية مصرية ، البند الأول .

وقد كانت هذه أولى الاشتباكات الصريحة لخطوات مزعم تنفيذها
لتمكين عائلات العاملين بالسفن ، بيد أن القرار اقتصر في ذلك على من هم
بالبحر الأحمر فقط ، وذلك لكونهم أصيلاً في أماكن بعيدة عن عائلاتهم في
القاهرة أو الاسكندرية والجهات المحيطة بهما ، وبالأحرى لم توجد نفس
الأسباب بالنسبة للعاملين في سفن البحر المتوسط ، ولذا اقتصر المبادئ
بالاسكندرية على المخصص للججاج والباشمهندس والادارة (٢٦٨) .

ولما كانت الشركة المصرية قد طورت للمريزة بعد نحو العام ، من
ثم مضت ادارة المريزة نحو تنفيذ وتطوير المشروعات ذاتها ، فباتخذت
جمعية المؤسسين قراراً بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٨٠ هـ . (مايو ١٨٦٤)
بانشاء أماكن في مصر بالقرب من السكك الحديدية « خطى الاسكندرية
والسويس » لاقامة الججاج والأوربيين ، وتضمن القرار ذاته انشاء مقر
بالاستانة وكذلك في سائر التوكيلات تملكها أو تأجيرها ونص على أن يكون
مستعماً لاقامة خدمة القومية ، ولانفا لاقامة الواردين والمترددين ، (٢٦٩) ،
بما يقتضى أن الاهتمام شمل من يتبعون الشركة أو يتعاملون معها خارج
الأراضي المصرية .

وقد احتوت الوثائق على تفاصيل بعض هذه الانشاءات التي تمت
في السويس ، ويتضمن ذلك من مكاتبة حسين شيرين ناظر عموم المريزة
الى محافظ السويس بتاريخ ٢٧ جمادى آخر ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) ،
التي يخطر فيها عن ضرورة تواجد مهندس التنظيم الميري بالسويس ،
وذلك لمراقبة « أماكن المحلات في ضوء التنظيم الجاري » ، وكان الخديوي
اسماعيل باشا ، قد أصدر امره العالي في ١١ جا (جمادى آخر) الى ديوان
الاشغال الصوميسية بصرف ما يلزم للشركة من الأحجاز والجير بعد دفع
الاقنان ، حيث أدى عدم توافر تلك الأصناف الى تأخر التنفيذ وقد تابع
الاجراءات بعد ذلك كل من باشمهندس عموم المريزة بالتعاون مع مهندس
الميري المذكور (٢٧٠) ، وقد جاء ذكر تفاصيل الأماكن التي يتم تنفيذها
بانها « عشرين عشة » ومنزليين أحدهما لسكن السواريات والمفردات ،

(٢٦٨) دار الوثائق (خدمات - مريزة) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة

٣٤ بتاريخ ١٦ الحجة ١٢٨٠ هـ . (مايو ١٨٦٤) قرار جمعية مؤسسين قومية مريزة
مصرية .

٣٥ (٢٦٩) - : وثيقة نمرة ٣٠ . قرار جمعية مؤسسين قومية مريزة مصرية ، تاريخه ،
البدان الأول والثاني .

٣٦ (٢٧٠) - : مخططة لزاجم ذاتا ١٢٨٢ هـ ، وثيقة بتاريخ غاية جمادى آخر ١٢٨٢ هـ
(نوفمبر ١٨٦٥) ، امر سمادة ناظر عموم قومية مريزة مصرية .

والثاني لسكن اليونانية والملازم « (٢٧١) ، وفي ٨ ربيع أول ١٢٨٥
(يونية ١٨٦٨) تضمن كشف المباني التي تم تنفيذها بإشراف
« سليمان علي » مهندس التنظيم بالسويس البيانات التالية (٢٧٢) :

عدد

١ « منزل صار بناء أعلى ديوان التوكيل بالسويس لزوم سكن الوكيل
... ينتهي إلى شط البحر الأحمر وأمامه سسكة الحديد المارة من
السويس إلى مصر »

٢ « عن منزلين صار بناهما لزوم سكنة القباطين (السوريات والمفردات)
... بمرجع نمرة ٣٠ بالسويس »

« عشق العساكر البحرية بمرجع نمرة ٤٦ بالسويس » .

ولم توضح الوثائق القليلة نظم العلاقة بين البحرية التجارية
ومستخدميها في هذا الشأن ، سوى أن أجرتها تخصم من ما هياتهم ،
وكانت هذه الأجرة لكل منزل خاص بالضباط « خمسة بنتو » (٢٧٣) ،
وذلك حسب قرار مجلس الإدارة بتاريخ ٢٤ القعدة ١٢٨٤ هـ (فبراير
١٨٦٨) ، وبذلك أرسيت البحرية التجارية المصرية إطارا جديدا في حسن
الاهتمام بالعاملين في السفن ، وهو الذي استمر فيما بعد ، حيث آلت
هذه المنشآت بأكملها لمصلحة وإبورات البوستان الخديوية .

يتضح من هذا العرض أن إدارة البحرية التجارية المصرية قد أولت
إدارة السفن أهمية خاصة باعتبارها الركيزة الأساسية في النشاط ،
ولذا اهتمت بتوفير احتياجات إدارة السفن من كافة العناصر المؤهلة لذلك ،
من المصريين والأجانب مع حرصها على أن تكون الفالبية من العناصر
المحلية تمشيا مع مصرية النشاط ، وأن تكون السفن جهازا لأعداد الكوادر
المحلية التي تكتسب الخبرات الملاحية بدلا من الأجانب مع اهتمام خاص
بتدريب تلامذة المدرسة البحرية وخاصة في عهد اسماعيل باشا .

(٢٧١) - : محطة مكاتبات إدارية مايو ٦٦ - مايو ١٨٦٧ ، مكتابة بتاريخ غاية القعدة
١٢٨٢ هـ (أبريل ١٨٦٦) ، من مدير عموم القومانية إلى معاون القومانية بالسويس .

(٢٧٢) - : محطة مكاتبات إدارية مايو ١٨٦٧ - أبريل ١٨٦٩ ، وثيقة بتاريخ ٨ ربيع
أول ١٢٨٥ هـ (٣٠ يونية ١٨٦٨) كشف محرر من سليمان أفندي مهندس تنظيم السويس
صا تم التماسه .

(٢٧٣) : محطة قرارات مجلس إدارة العزيفية ، ملف ١٢٨٤ هـ ، صورة قرار مجلس
إدارة بتاريخ الأربعاء ٢٤ القعدة ١٢٨٤ هـ (مارس ١٨٦٨) باعتقاد محمد هريف بتاريخ
٣ محرم ١٢٨٥ هـ .

ومن أجل استقرار العمل في السفن كان الاجتماع يشتمل الأفراد من حيث زيادة أجورهم وإدلائهم ومكافأتهم في حالات تحقيق الربح حتى أصبح ما يتقاضاه مستخدموها يزيد عن أقرانهم بالسفن الأجنبية ، كما اعتنت بنظم منحهم الأجازات وانتقالاتهم بالسكك الحديدية ، مثلما اعتنت بأمور رعايتهم الصحية وتغذيتهم بالاكل والمشرب والسكن والملبس ، والسيل على منحهم الترفيات ، وقد تحقق ذلك من خلال وجود نظام دقيق يحكم العلاقة بين الادارة العمومية في البر وبين السفينة في غرض البحر ، عن طريق إيجاد التخصص الوطني فيما بين افراد الطاقم ، وفي أطار الخضوع للقوانين العثمانية والأوامر البحرية والتعليمات التي تصدرها وهي مقابل الميزات التي أوجدتها الادارة لمن يعمل بالسفن التجارية ، كانت هناك العقوبات للمخالفين والتي كانت تصل الى انهاء الخدمة (الوقت) ، على أن جنبه العقوبات كان يراعى فيها توفير كافة الظروف التي تكفل العدالة ، فلم يكن ينفرد بها شخص معين ، وإنما كان قادة السفن ذوي الخبرة هم أعضاء مجلس البحرية ، وكان يصعد الأمر في الحالات القصوى الى الخديوى ، ومن ذلك جيمه يتضح أن نظم ادارة السفن كانت تتميز الى حد كبير بالانضباط ، وكان للاهتمام الاداري يشتمل الافراد أفراد الكبر في استقرار العمل بالسفن باستثناء بعض فترات تاريخية من عمر الشركة الجديدة ، ولكن ظلت الحقيقة الباقية هي الاقبال الشديد على العمل بالسفن التجارية ، وظلت السفن ذاتها تؤدي العمل بكفاءة حتى نهاية فترة البحث .

الضمم الخامس

سفن البحرية التجارية المصرية وتطورها

اولا : السفن البخارية

ثانيا : السفن الاخرى (غير البخارية)

ثالثا : السفن تاريخيا في ظروف الاصلاحات والشراء.

لما كانت السفن تعتبر المحور الرئيسى الذى تركز عليه أهم مقومات النشاط البحرى ، حيث يترجم وجودها الواقع العملى للمنوس للبحرية التجارية ، من ثم ينبغى مناقشة الاجراءات التى تمت لتكون المستطول تجارى مصرى ازاء تدبير وحداته واحتياجاتها ، بالاضافة الى ذلك تبدو أهمية مناقشة السفن ذاتها من حيث أنواعها ومسمياتها وتجهيزاتها ودلالة ذلك سواء فى التعامل مع التراث الحضارى أو فى التواصل مع التطور العالمى .

أولا : السفن التجارية

أولا : مدخل :

تعتبر السفينة ركيزة النشاط البحرى عامة ، غير أن اللفظ « سفينة Ship » ذو دلالة عامة ويحتاج الى مناقشة ، وذلك لكثرة المردفات التى وردت بشأنه من عتوا بها فى مختلف التخصصات بالإضافة الى تعدد أنواعها بمواصفاتها ومسمياتها (*) التى تتأثر بعامل الاندثار فى بقى جوانبها ، ثم التحديث بفعل التطور فى جوانب أخرى . لذلك فمن الضرورى تناول معالم هذه الجوانب ، للوقوف على ما ورد بشأنها فى وثائق الدراسة ، فالسفينة أصلا معنى للدول اللفظ ، ويذكر البعض أنها كلمة شائعة مشتقة من اللفظ العربى « سفن الشى » أى « قشره » ، والسفينة لأنها تسفن وجه الماء أى قشره ، بينما يرى فرانكل Fraenkel أنها مأخوذة عن الآرامية ، ويرى كندومان Kinderman أن الكلمة تعنى سفن النقل على وجه الخصوص ، وأن كلمة Sapann تعنى يعطى ، وتدل على المعنى الأصلى للكلمة ، وهو مركب ذو سطح (١) ، ومن مرادفات السفينة « الجارية » على الماء ، « البحرية » نسبة للبحر ، والسباحة أى-تسيح ، والفلك وغيرها .

وكما هو واضح فإن هذه التعريفات لا يترتب عليها ثمة خلاف جوهري فى أن السفينة لفظ عام ، لا تحكمه خصوصيات لغوية ، وهذا

(*) راجع ملحق رقم (٤) أسماء السفن .

(١) - ديويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ٦٥ ، - د. محمد على لبيب : البحرية الإسلامية فى شرق البحر المتوسط من القرن السابع الى المائى ليلانى ، تاريخ البحرية (جامعة الاسكندرية) ، ص ، ص : ٣٦٩ ، ٣٦٩ .

التعريف لم يصف له القانون التجاري البحري تمييزاً جوهرياً سوى أن يكون مالكو جميع السفن أو بعضها ، التي تحصل العلم العثماني ، من رعاية الدولة العالية (٢) ، وفي موضع آخر أشير إلى أن السفن التجارية وغيرها من « المراكب البحرية » (٣) ، وحتى هذه الإشارة لم تفسر معنى آخر لنفس العمومية ، فهي التي تتركب في البحر ، وهذا المعنى يختلف بطبيعة الحال عن المركب كلفظ مجرد لأحد أنواع السفن ، وفي صيغة المفرد وجمعه « مراكب » .

ولعل هذه التداخلات هي التي دفعت بحاث القانون إلى محاولة التوصل لتعريف محدد للسفينة عامة ، والتجارية على وجه الخصوص ، إذ كانت توجد مبررات لذلك في مقدمتها ، أن أغلب التشريعات أفردت للسفينة نظاماً قانونياً خاصاً ، لما لها من شخصية متميزة تجعل لها الحق في التمتع بحسنية الدولة ، ولأنواعها من الصفات التي تميز كل منها عن الأخرى ، كما توجد أطر تنظم ملكيتها وتبعية نشاطها (٤) .

وفي هذا الصدد ، فإنه حسبما يذكر البعض « .. كان يقصد بتعريف السفينة في الأصل المنشأة التي تقوم بالملاحة أيا كان طبيعتها .. بحرية أم نهريّة » (٥) ، ولما كان هذا القول لا يحدد كنه المستخدمة للملاحة البحرية ، من ثم كان الاعتماد على ما ورد في المادة الأولى من مشروع القانون البحري (اللاحق) التي نصت على أن السفينة هي « كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية عادة سواء أكانت هذه الملاحة يقصد الكسب أم لا » (٦) ، وعلى هذا الأساس تكاد تتفق التعريفات القانونية على أنها « كل منشأة عائمة صالحة للملاحة في البحر ، ومخصصة لها فعلاً على وجه الاعتياد » .

(٢) نص المادة الأولى من القانون « لا يجوز أن يكون مالكا لجميع سفينة رالمة للعلم العثماني ولا لبطنيها ، ولا أن يكون عضوا من أي شركة لتشغيل سفن رالمة للعلم المذكور ، إلا من كان من رعايا الدولة العثمانية العالية » .

قانون التجارة البحري ، ط ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥) ، ص : ٢ .

- فيليب جلاب : مرجع سابق ، ج ٣ الإسكندرية ١٩٩١ ، ص : ٧٦ .

(٣) المصدر نفسه والمصاحبة .

(٤) وزارة النقل البحري : مرجع سابق ، ص : ٧ .

(٥) د- أميرة صدقي : مرجع سابق ، ص : ٤٢ .

(٦) المرجع نفسه ، ص - ص : ٤٢ - ٤٥ ، - د- محمد طلعت الفيلبي : دراسات

في قانون البحر ١٩٥٦/١ ، ص - ص : ١٦ - ٢٦ .

د- محمود سيف الشرفاوي : مرجع سابق ، ص : ٤٦ ، ٤٧ ، - وزارة النقل

البحري : المرجع السابق ، ص : ٧ ، ٨ .

أما بالنسبة لتمييز سفن البحرية التجارية عن الأخريات ، فقد قرن البعض السفن بإمعية الملاحة ذاتها ، فأشار إلى السفن في هذه الحالة ، بأنها المخصصة للاستغلال التجارى ، أى التى تقوم بنقل البضائع أو المسافرين (٧) .

وإذا كان هذا العرض قد أبرز المفهوم العام للسفينة Ship وانتهى إلى تحديد السفن التجارية The Mercantile marine أو المخصصة للتجارة البحرية The Merchant maritime shipping التى تعتبر ركائز الأسطول البحرى التجارى Commercial Maritime Fleet. ، إلا أن وثائق البحرية التجارية المصرية فى الفترة من ١٨٥٤ الى ١٨٧٩ ، كانت تشير تحديدًا لسفنها البحرية « الوابور Vapour » (*) تعبيرًا عن الباخرة التجارية Merchant steamer (٨) ، وتميزًا للتطور الذى طرأ على صناعة السفن بعد استخدام البخار فى تسييرها إبان القرن التاسع ، ولكن مع ملاحظة أن الوابور Vapour كان يعمل أحيانًا لجر وحدات أخرى فى النيل ، على عكس السفن البخارية التى تعمل كوحدة متكاملة فى البحر وبها بعض الملحقات الخفيفة لخدمتها ، وعلى هذا الأساس بدت الوابورات والباخرات التجارية هى السفن الأساسية فى الملاحة البحرية والنيلية ، ومن ثم إذا أريد تقويم تطور الأسطول التجارى ، فإن أساس التقويم يعتمد على رصد أعدادها وتطور إمكانياتها الملاحية .

ثانياً : تطور أعداد السفن البخارية « التطور الكمي » :

(أ) السفن البخارية التجارية :

كان استخدام البخار فى تسيير السفن من أهم المعطيات الحضارية فى عالم الملاحة إبان القرن التاسع عشر ، وقد ثبت تواصل مصر مع ذلك التطور العالمى ، وذلك منذ عهد محمد على حين أوصى بتصنيع السفينة البخارية « النيل » فى إنجلترا عام ١٨٣٣ بمبلغ ١٣٠٠٠ و ١٣٠٠٠ فرنك (٩) ،

(٧) د- نجيب يكيه : مرجع سابق : ص : ٢٤٩ .

(*) يسمى واپور ، باپور ، وڤنجع واپورات ، وواپير ، تقابله بالفرنسية Vapour بالانجليزية Vapeur ، والامنيانية Vapor ، ويقول المراكبيون واپور Wabur بينما الباخرة هى التسمية العربية للقابلة له .

- درويش النخيل : مرجع سابق : ص : ٩ .

(٨) حول المفردات والمصطلحات ، أحمد كمال الطوبجي : الانفتاح ، ص - ص : ٢٨٥ - ٢٩٨ .

(٩) د- محمد قزاد شكرى ، عبد المقصود عثمانى ، سيد محمد خليل : بناء دولة مصر محمد على ، مطبعة لجنة التأليف والنشر والترجمة ، القاهرة ١٩٤٨ ، ص : ١٤٢ .

تاريخ البحرية - ٣٣٥

وقد أعقبها تدهين سفن أخرى تم تصنيعها في فرنسا ، تسكانيسا النمسا ، جنوة ، ثم البندقية (١٠) ، فضلا عن المركبات البحرية التي تم انشائها في ترسانة الاسكندرية ، غير أن هذا التواصل قد أصيب بانتكاسة في عهد عباس الأول ، اذ اقتضت الملاحة التجارية في عهده على بضعة سفن خاصة بالباشا والدائرة الالهامية (الهامي باشا) (١١) ، ومن ثم أصبح عبء النهوض بالبحرية التجارية المصرية منذ عهد سعيد باشا ، يمثل تحديا حضاريا يحقق غايتين ، أولاهما تهدف الى التغلب على الانتكاسة السابقة ، وبما يحقق تواصلا مع النهضة في عهد محمد علي ، ثانيا : تحقيق التواصل مع التطور العالمي ، وليس من سبيل لقياس ذلك سوى رصد تطور الاعداد المستخدمة من السفن البخارية في الأسطول التجارى المصرى ، باعتبار أنها تمثل أحدث ما وصل اليه التطور في عالم الملاحة ، وأثر ذلك في اعتبارها ذات سرعات أكثر ، وحمولات أكبر ، كذلك قدرتها على جر وحدات ملاحية أخرى ، وهذا يوضحه العرض التالى :

أولا : في عهد سعيد باشا :

يرتبط تاريخ استخدام السفن البخارية في الاغراض التجارية في عهد سعيد باشا ، بتلك الفترة التي تسبق قيام الشركة المجيدية ، والتي وجدت إبانها بعض الاشارات لشركة أخرى وليدة دعيت بواخر السويس تارة ، وبوابرات البحر الأحمر تارة أخرى ، ورجح أنها كانت نواة للشركة المجيدية حيث برز آنئذ اتجاه الباشا للنهوض بالبحرية التجارية ، ومن ثم اقترنت بتلك الفترة اشارات تفيد اصداره الأوامر الى حافظ خليل ناظر البحرية ١٢٧٣ هـ (١٨٥٦) باقتياع سفن متنوعة كانت التجارية منها أربعة بواخر سميت بعد شرائها - على حد قول سرهنك « الحجاز ، نجد ، قيارى ، جهه » ، وجعلت للبحر الأحمر ، كما جعلت بواخر « الجعفرية - السعيدية - التمساح » للبحر المتوسط ، وأنه لما صدر فرمان سلطاني بانشاء الشركة المجيدية ، استخدم سعيد باشا جميع بواخر البحرين (١٢) .

ويقدم القول بأسبقية شراء تلك السفن ثم أيلولتها بمصد ذلك من الحكومة المجيدية ، ما يورده أمين سامي عن اقتياع المجيدية أربع سفن نقالة بناء على ارادة سنية صدرت عام ١٨٥٧ ، ولكنه أورد أسماءها على

(١٠) - محمد فؤاد شكرى وآخرون : مرجع سابق ص - ص : ١٣٥ - ١٣٧ .
 د. محمد محمود السروجى : مرجع سابق ، ص : ٦١٥ ، ٦١٦ .
 (١١) دار الوثائق (ديوان ممية - ملخصات محافظ) : مطبعة ٢٢ ترجمة وثيقة تركية رقم ١٣٥ بتاريخ ١٨ ربيع أول ١٢٧٥ هـ من خورشيد محافظ الاسكندرية الى الممية .
 (١٢) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ص ٢ ، ص : ٢٧٣ .

شلمن فرنك

خلاف ما أورده سرهنك ، فهي « سوارين بمبلغ ١٠ ١٩١٧٩ ، ثم سعيد ،
تمساح سويس ، بإجمالي ٢٥٠٠٠ ر. ٢٠ فرنك » (١٣) ، غير انه وجد أمر
كريم صدر مجددا للثلاث سفن الأخيرة فقط ، ولم يشر للسفينة
« سوارين » ، وذلك حين طلب الباشا في ٣ جمادى ثاني ١٢٧٤ هـ
(يناير ١٨٥٨) استحضار الثلاث وإبورات السابق شراءهم من مرسيلىا
على ذلك الشركة الجديدة ، وفى موضع آخر كان ضمنهم وإبور السويس ،
شلمن فرنك

اللى أخذته الشركة من الحكومة بمبلغ ٣٣ ٦٦٥٨٠٤ (١٤) .

فاذا كانت هذه للنصوص ، تدعم القول بوجود اتجاه ملاحي نشط
من الباشا يسبق الشركة الجديدة وتؤكد شراء هذه الشركة السفن البخارية
من الحكومة ، الا انها تنبر في نفس الوقت عدة ملاحظات :

فبالنسبة للسفن التى وجدت فى الجديدة ، حسبما جاء فى
فى الوثائق ، كانت سفن البحر الأحمر الاربعة هى الحجاز ، نجد ، قبارى ،
جده ، وهذه استمرت فيما بعد فى مصلحة الواپورات الميرية بعد تصفية
الجديدة ، ثم تم بيعها (اعطائها) الى الشركة المصرية بموجب تصديق
اسماعيل باشا على لائحتها ، حيث نص البند العاشر على اعطاء هذه السفن
للشركة بالإضافة الى سفينتى الجعفرية والنيسل ، وتدفع الأثمان على
اقساط لمدة عشرة أعوام بدون فوائد (١٥) .

أما سفن الجديدة فى البحر المتوسط ، فقد وجدت بها بعض
الاختلافات بين ما أورده سرهنك بقوله ثلاث سفن هى سعيد أو السعيدية ،
التمساح ، ثم الجعفرية ، بينما ذكر أمين سامى سعيد ، التمساح وسويس ،
وأخرى تدعى « سوارين » ثم أغفل الإشارة للجعفرية ، أما الاشارات
الوثائقية ، فقد وردت بها نصوص صريحة للوابورات الثلاث سعيد ،
تمساح ، سويس ، وإن كان قد تم إيقاف سير الاثنين الأولين ، نظرا
لإرسالهما الى مرسيلىا للإصلاح (١٦) ، ثم صدر الأمر بإيقاف الرحلات
البحرية فى البحر المتوسط (بحر الروم) وتم إرجاع هذين الوابورين

١٣) أمين سامى : مرجع سابق ، مج اول من ج ثالث ، ص : ٣٣٦ ، ٣٣٧ .

(١٤) دار الوثائق (ديوان مية) : دفتر ١٨٨٨ الآخر ، رقم ٣٦ بتاريخ ٣ جمادى

الغيا ١٢٧٤ هـ (يناير ١٨٥٨) ، أمر كريم الى ارتئي بك ، ص : ٩٦ .

(١٥) - (خدمات - جديدة) : سجل م/١٠/٣ قيد التجريزات الصادرة عوى
أمرلى الادارة بتاريخ ٣ شعبان ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من مدير التوبانية الى ناظر

ديوان المالية ، ص : ٧٦ .

(١٦) المصدر نفسه .

للحكومة حسب رأى الجمعية العمومية فى ٣٠ ابريل ١٨٦٠ والمواقفة الخديوية ، ومن ثم استلمت الحكومة احدهما « سعيد » الذى كان يعمل بعد اصلاحه ، بينما ظل وابور تمشاح فى مرسيليا بسبب دعوة قضائية نتيجة الخلاف على مصروفات الاصلاح مع الوكلاء الفرنسيين (١٧) .

أما بالنسبة للوابور الثالث « سويس » فقد أشير الى أنه كان ضمن الثلاثة وابورات المشتراه ، واخذته الشركة وكان ثمنه ٣ شلن ٦٦٥٨٠٤ فرنك ، ولكنه غرق بعد تشغيله باجمالى حمولته فى ميناء يافا (١٨) ، قبل صدور الأوامر بإيقاف عمل السفن بالبحر المتوسط ، ومن ثم لم يرد ذكره ضمن أمر الايقاف ، الذى أشار تحديدا الى السفن العاملة بذلك البحر وهى وابورى سعيد ، تمشاح (١٩) ، ولعل الأمر ذاته بصيغته الجازمة ، يرجح عدم استخدام المجيدة للسفينة الجعفرية بسبب بسيط ، هو ان هذه السفينة كانت موجودة بالفعل فى مصر منذ عهد محمد على ، حيث تم انشاؤها فى « ليفورن » ودشنت كقرقاطة حربية فى الأصل عام ١٢٤٠ هـ (١٨٢٤) ، ثم تعرضت لحريق ، وهى راسية أمام هويس المحمودية بالاسكندرية عام ١٨٣٣ (٢٠) ، ويبدو ان هذا الحريق قد أثر على كفاءتها ، وبعد أن قامت الحكومة باصلاحها ، فقد استعملتها فى أغراض النقل الحربى ، وقد وافق الخديوى اسماعيل باشا على إعطائها فى بداية عهده للشركة المصرية ، ويبدو أن الأمر اختلط لدى سرهنك فقرنها بالمجيدة بدلا من الحكومة أو الدونما ، وخاصة ان أمر ايقاف سفن المجيدة بالبحر المتوسط لم يشر لها ، وكذلك لم يرد ذكرها عند تدوير بعض سفن البحر الأحمر للرسو بالبحر المتوسط ، ويرجح تأديتها بعض مهام النقل الحربى ، وهو ما أشار له الدكتور أحمد عبد المنصف حين أوردها ضمن السفن الحربية الخفيفة وسفن النقل فى الأسطول الحربى (٢١) .

(١٧) دأر الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/١٣/٦ قيد التحرير الصادر عربى أفركى الإدارة لمره ٤٠ بتاريخ ٦ ش (شعبان) ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من مدير القومانية الى ناظر المالية ، ص : ٣٤ ، - سجل م/٨/١/٦ قيد التحرير الصادر رقم ٤٠ تاريخه من المدير الى ناظر المالية ، ص : ٢٢٤ .

(١٨) - : سجل م/١٣/٦ قيد التحرير الصادر عربى أفركى الإدارة ، بتاريخ ٣ (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) من المدير الى ناظر المالية ، ص : ٧٦ .

(١٩) - : سجل م/٨/١/٦ قيد التحرير الصادر ، بتاريخ ١٦ ج (جمادى أول) ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) ، من المدير الى معاذة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ .

(٢٠) - : محمد محمود المروجى : مرجع سابق ، ص : ٦٥٧ .

(٢١) - : أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٠ ، ٦٨١ .

أما بالنسبة للوابور سوارين الذى ذكره أمين سامى ، فهذا على الرغم من عدم ورود اشارة صريحة له فيما تم مطالعته من وثائق المجيدية ، الا أنه اصيب بالفرق ، وذلك اعتمادا على اشارة تفيد غرق وابور بجحة رأس غارب فى ١٠ يوليو ١٨٥٩ ، وتم انقاذ بعض حمولته (٢٢) ، ومن ثم يمكن القول انه بلونه ومن قبل غرق « سويس » ، وبعدة تسليم « سعيد » ، تمساح (*) « للحكومة أصبحت سفن المجيدية منذ ٣٠ ابريل ١٨٦٠ أربعة سفن هي الحجاز ، نجد ، قبارى ، جدة » ، وقد سبقنا الاشارة لايولتها الى مصلحة الواپورات المصرية ضمن موجودات المجيدية بعد تصنيفها .

ثانيا : فى عهد اسماعيل باشا :

يرتبط تطور اعداد السفن البخارية فى البحرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، بتطور المشروعات الملاحية ذاتها من حيث الامكانيات المالية والفنية ، ومن ثم لعبت ادارة هذه المشروعات وخاصة فى الشركة المصرية ثم العزيزية دورا هاما فى ايجاد السفن البخارية ، حيث لم يقتصر أمرها على ما يتم شراؤه من الحكومة ، وانما امتد الى الشراء من الخارج عن طريق الوكلاء والفنيين التابعين لها بالإضافة الى الشركات الأجنبية ، والملاحظة الأساسية هي أن الازدهار الذى طرأ على التجارة البحرية فى بدايات عهد اسماعيل ، وترتبت عليه زيادة رموس الأموال المستثمرة فى النشاط الملاحي ، أدت الى التوسع فى اعداد السفن البخارية ، ومن ثم حدث تطورا أشبه بالطفرة فى تلك الاعداد حتى بلغت ٢٦ سفينة أى بما يزيد عن ستة أمثال السفن الأربعة التى انتهى بها النشاط فى عهد سعيد باشا .

كانت الشركة المصرية هي باكورة المشروعات ، وبناء على التماس مؤسسيها ، وافق اسماعيل باشا بتاريخ ٥ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (مايو ١٨٦٣) على اعطائها ست وابورات هي « الحجاز ، نجد ، قبارى ، جدة » للبحر الأحمر ، وهى التى كانت تعمل من قبل فى الشركة المجيدية ثم مصلحة الواپورات المصرية ، ثم وابورى « الجعفرية - النيل » للبحر المتوسط ، وكانا من سفن الميرى حسبما سبق الاشارة لذلك بالنسبة

(٢٢) دار الوثائق (خدمات - ضييفة) / سجل ٨/١/٧/م قيد التحريريات الصادرة عربى: الرئى الادارة ، مسامرة بتاريخ ١٧ مايو ١٨٦٠ من مدير للجيدية الى محافظ الاسكندرية ، ص : ٧ .

(*) بيع وابور التمساح « ومعه وابور آخر من الانجراية « مغلوط » الى مسيو ادوار ديرفيو وقد تناول ذلك فى محبة « مدير المجوم » .

للجغرافية ، وكذلك ذكر وابور « النيل » باعتباره مملوكا للحكومة في عهد سعيد باشا (٢٣) .

وقد جاء بالموافقة الخديوية أن أثمان الواپورات الستة يتم تقديرها بمعرفة آل الخبرة من الطرفين الشركة والحكومة ، ويتم دفعه على عشر سنوات بدون فوائد ، ويتضح من خلال الترتيب الذى وضعت إدارة الشركة للسفن بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ (يولية ١٨٦٣) أن أعداد السفن كانت خمس فقط هي الأربع العاملة بالبحر الأحمر ثم (الجعفرية) في البحر المتوسط ، وأما وابور النيل فقد أشير له : « عند حضوره يترتب له ما يلزم (٢٤) » أى لم يكن قد تم استلامه آنئذ : وإنما تم استلامه فى وقت لاحق ، حيث جاء ذكره فى محتويات محضر جمعية مؤسسى الشركة بتاريخ ٦ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) (٢٥) ، ومع ذلك يبدو أن وابورى البحر المتوسط لم يستمر عملهما طويلا فى ملكية الشركة ، وإنما تم تشغيلهما عن طريق الاستئجار على أن يتم الدفع لديوان البحرية ، وهو ما يوضحه الأمر المالى الصادر الى عبد الحليم باشا رئيس الشركة بتاريخ ٢١ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (٦ سبتمبر ١٨٦٣) الذى أشار الى استبدال « الجعفرية » بوابور أسبوط ، وكذلك نص على إمكانية تشغيل وابور آخر من المرى مستقبلا وهو « السعيدية » وقد كانت هذه التبدلات نتيجة عدم الصلاحية للتشغيل (٢٦) ، ولذلك صدر الأمر الخديوى بتاريخ ٣ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) محددا أعداد الواپورات المباعة من الحكومة للشركة ، بأنها الأربعة التى تعمل فى البحر الأحمر ، وقد تمت الموافقة على تخفيض ائمانها من ٣٧٤٠٠ ليرة الى ٢٠٠٠٠ ليرة ، نظير تكاليف الإصلاح التى تتحملها الشركة وهى نحو ٤٠٠٠٠ ليرة ، ومن ثم تم تحميل المرى الفرق وهو ١٧٤٠٠ ليرة تشجيعا للنشاط (٢٧) ، وعلى أن يتم دفع الثمن على أقساط لمدة عشر سنوات بدون فوائد .

(٢٢) دار الوثائق (ديوان مية) : مخططة ٢٢ ملخصات محافظ مية تركى ، وثيقة رقم ٩٠٢ بتاريخ ١٣ ربيع أول ١٢٧٥ هـ (أكتوبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المية .

(٢٤) المصدر نفسه .

(٢٥) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية قوبابلية الواپورات المصرية .
(٢٦) - : مخططة الواپورات (٦٣ - ١٨٦٥) . وثيقة بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٠ هـ (٨ أغسطس ١٨٦٣) ، انهاء مقدم للخديوى من مؤسسى القوبابلية المصرية بالنماص .
استبدال وابور الجعفرية ، - أمين سامى : ربيع سابق . ص ٢ من ج ٣ ، ص : ٥١١ .
(٢٧) د : شوقى الجبل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٦٩ .

من ثم يمكن القول بأن السفن التي استمرت مملوكة للشركة دون استبدال ، واتسم عملها بالديمومة ولم يكن تشغيلها مؤقتا هي وابورات البحر الأحمر « الحجاز ، قبارى ، نجد ، جدة » غير أن أمر الاحتمام بتوسيع نطاق البحرية التجارية المصرية ، هو الذى دفع مؤسسى الشركة المصرية الى تقديم التماسهم الذى وافق عليه الخديوى بتاريخ ٢٦ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) بالسماح لهم باحضار عدد ٧ وابورات ، منها ٥ للبحر المتوسط ، ٢ للأحمر ، ونظير ذلك تمت الموافقة على زيادة رأس المال فأصبح ٨٠٠.٠٠٠ جنيه مصرى « (٢٨) » .

ولم تكن هذه الموافقة الا بداية ، سرعان ما أعقبتها موافقات خديوية أخرى بالشراء - حسيما كان (٢٩) متبعا ولما كانت زيادة أعداد السفن ضرورية لمواكبة تطور حركة التبادل الخارجى ، من ثم جاءت القرارات الادارية ، تشير فى أكثر من موضع الى التوصية بتصنيع سفن جديدة بالخارج ، من ذوات البخار والطرز الحديد (*) ، وتطوير السفن الموجودة ، ولذا وجدت أطر للتعاون بين البحرية التجارية المصرية وشركات الملاحة الأجنبية وكان أهمها الشرقية الانجليزية P & O والفرنسية المساجيرى وروباينو الايطالية ، حيث كانت هذه الشركات على علاقة وثيقة ببيوت التصنيع الأجنبية ، وكذلك شركات التأمين البحرى ، بالإضافة الى امتلاكها ورش مجهزة بأحدث المختبرات والاختراعات .

وقد كان من أولى قرارات الشركة فى سبيل الحصول على سفن جديدة ، هو ما اتخذته فى قرارها بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) بتوصية وكيل الشرقية P & O باحضار ثمانية وابورات منهم اثنين كبيرين حمولة أكثر من ألف طن ، ثم ستة أقل حجما ، ويتم تشغيل الكبيرين وأربعة آخرين بالبحر المتوسط ، ثم الانسان الأخران للبحر الأحمر ، عدا وابور تاسع تم التوصية على احضاره عن طريق مكسيموس سكاكينى للبحر المتوسط (٣٠) ، وقد كان المتبع ، تحديد مواصفات كل وابور عن طريق باشمهندس الشركة ، ويتم تسليم نسخة منها الى وسيط الشراء ، حتى يتم مطابقتها بعد المجهز .

(٢٨) محمد رشدى : مصادر سابق ، ص : ١٥ .

(٢٩) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : المخططة الأولى ، وثيقة بتاريخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومانية المصرية (البند الخامس) .

(٣٠) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الملحق « بيانات وتجهيزات السفن » .
(٣٠) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : المخططة الأولى وثيقة بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ قرار جمعية قومانية الواپورات المصرية ، البنود من الأول للثالث .

أما سداد الائمان فقد كان يتم عن طريق الوسيط من المالكين الأجانب ، وفي مقدمتهم كل من ادوار ديرفيو ، ومكسيموس سكاكينى ، حيث كانا من المؤسسين وفي ادارة الشركة ، مثلما كانت لهم ارتباطات بالحركة المصرفية فى مصر والخارج (٣١) .

ولما كانت هذه التوصيات والمواقفات ذات صفة مبدئية ، من ثم تبدو أهمية تتبع ما تم استلامه بالفعل ، وفي هذا المجال فقد جاء بقرار جمعية المصرية بتاريخ ٥ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) أنه يكتفى بالوابورين الكبيرين السابق توصية الشركة الشرقية P & O باحضارهما وتمن كل منهما ٦٥٠٠٠ ليرة . ويتم الاستغناء عن الستة وابورات الأخرى . ولما كان مثل هذا الاجراء ، تترتب عليه مداخلات قضائية ، لذلك كان يتم اخطار نظارة الخارجية (٣٢) .

أما سبب ذلك التراجع فيمكن تفسيره فى أن الاجراءات الطموحة ، لم تواكبها سيولة نقدية كافية نتيجة نظم سداد رأس المال على أقساط جزئية متباعدة ، بالإضافة الى تأخر المساهمين فى سداد الأقساط المستحقة (٣٣) ، ولذا كان الاقدام على زيادة رأس المال وقبول مساهمات جديدة ، وسيلة لتدبير الأموال بديلا عن القروض والشراء الآجل بالفوائد الكبيرة ، وهو الذى لم يظهر فى البدايات نظرا لوجود الأرباح .

وفىما يتصل بتلك الواپورات فلم ترد مسيئاتها ، وانما كان يتم ذلك بعد الانتهاء من تصميمها وتشيينها ، وقد جاء فى قرار جمعية الشركة المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، أنه قد ورد ثلاث وابورات ، تم شراؤها بواسطة P & O اثنتان للبحر الأحمر صارت تسميتهن « الحديدية » و « سواكن » والثالث للاسكندرية وسمى « دمنهور » (٣٤) .

كما تضمن القرار ذاته فى بنده الأول ، اشارة الى توصية سابقة من الشركة للمسيو اوبنهايم ، باحضاره أربعة وابورات من بحر برا جلد غير مستعملة ، قوة كل منهم أربعين حصان .

ولما كانت ظروف تطور البحرية التجارية المصرية ، قست جهات متلاحقة فى هذه الفترة المبكرة من عهد اسماعيل باشا ، وتم التحول بعد

(٣١) - هار الوثائق : المصدر نفسه ، البندان الأول والثالث .

(٣٢) - : وثيقة بتاريخ ٥ جمادى الآخر ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية التومبانية المصرية . البندان الخامس والسادس .

(٣٣) - المصدر نفسه ، البند الرابع .

(٣٤) - : وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ . قرار جمعية مؤسسى التومبانية المصرية ، البند المعنون .

نحو العام الى الشركة العزيزية التي آلت لها موجودات وأسهم الشركة المصرية ، من ثم شهدت اعداد السفن وتجهيزاتها تطورا ملحوظا ، وخاصة أن بداياتها بقرمان أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) كانت معاصرة لقمة الازدهار ، ابان اقبال الحسابات الختامية للسنة السابقة ، ولذلك جاءت قراراتها الادارية تتضمن ما يمكن أن نطلق عليه « حى شراء السفن » ، ففى قرار جمعية مؤسسيها بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) ، جاءت الإشارة الى ايفاد عبد الحميد بك وكيلها فى لندن لمتابعة عمليات الفحص والشراء ، وتضمن القرار ذاته فى أكثر من بند اشارات لنحو احدى عشر وابورا مطلوبة ، وبيانها كالآتى : -

« البند الأول : يلزم ايجاد أربعة وابورات للملاحة بالبحر الأسود ، ذوى هيئة وأوصاف وأحثة ، طول كل منهم ١٢٠ متر ، والعرض ٢٢ قدم من الداخل ، بقوة من ١٢٠ - ٢٤٠ حصان ، ومتوسط السير ١٢ ميل فى الساعة وبه مخازن وأماكن للبضاعة وسجلات للركاب » .

البند الثانى : أربعة وابورات لبحر مرمرة (هيئة واحدة) ، طول كل منهم ٢٠٠ قدم ، والعرض ٢٨ قدم والعمق المناسب ، وبقوة ١٦٠ حصان ، بمتوسط سرعة نحو ١١ ميل فى الساعة ، ومجهز للركاب والبضائع » .

البند الثالث : ثلاثة وابورات جاهزة للاستلام من لندن ، ينوب عن الشركة فى توقيع كنترااتهم (عقودهم) نوبار باشا ، ومعه عبد الحميد بك الوكيل بلندن ، والمهندس الأول « مالرب » المتواجدين بانجلترا ، وذلك بعد اختبارهم فى ترسانة حكومية فى موطن تصنيعهم » (٣٥) .

وكما هو ملاحظ ، فان اهتمام العزيزية بزيادة أعداد السفن ، كان يواكبه اهتمام بتوسيع النطاق الملاحي ، ولم يحد الأمر مقتصرًا على البحرين الأحمر والمتوسط ، كما كانا من قبل ، وفى تلك الاثناء وجدت المصالح القوية للتماون بين العزيزية وشركات الملاحة الأجنبية وخاصة الانجليزية P & O ، فنجد هذه الأخيرة مثلا تسارع الى اخطار العزيزية عن بعض الوحدات الجديدة ، وتعرض عليها شرائها ، من ذلك مكتبة وارده من مكتب الشرقية بلندن تاريخها ٢٣ أغسطس ١٨٦٤ ، تفيد وجود وابور

(*) ألقم = ٣٠٥ سم حسب قواعد اللويد البحرية .

(٣٥) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة غرة ٢٢ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) قرار جمعية خيرات مؤسسى قومية عزيزية مصرية ، البنود من الأول للمائة .

حديد طوله ٢٤٠ قدم إنجليزي ، وعرضه ٣٢ قدم ، وعمقه ٢٤ قدم ،
 حولته ١٣١٨ طنولاته ، ذي ماكيتين وقوته ٢٠٠ حصان ، بسرعة ١١
 ميل في الساعة ، ومجهز للركاب والبضائع ، والتمن ٣٧٠٠٠ ليرة .
 ولما كانت المزينة في حاجة اليه من ثم تمت الموافقة على الشراء ،
 بيد أنه في طي الاغراء على الشراء ، أو من قبيل الغش في بعض البيانات ،
 لم تكن القوة الحقيقية سوى ١٥٠ حصان ، ولذا تم شراؤه بمبلغ ٣٦٠٠٠
 ليرة (٣٦) .

ولما كانت الشركة المصرية ، قد قدمت التماسها للحصول على
 الموافقة الخديوية في ٢١ رمضان ١٢٨٠ هـ (مارس ١٨٦٤) بتسيير سفن
 في نهر النيل ، فإن هذا الامتياز ، قد آل الى المزينة بالتصديق الخديوي
 على نظاماتها في ٢٨ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) (٣٧) ، ومن
 ثم وجدت محاور ملاحية تحتاج الى سفن أكثر من ذي قبل ، اذ كان هذا
 الامتياز مع فرمان التأسيس يعني تسييرها سفنا ملاحية في المياه الداخلية
 والخارجية ، ولذلك وجدت حركة نشطة لشراء السفن البخارية ، وكذلك
 الوحدات البحرية الأخرى .

ولما كان الامتياز ذاته قد نص بنده الثاني على أن غير اللازم من
 وابورات الميرى في نهر النيل ، يتم بيعه للشركة ، على أن تدفع الاثمان
 على أقساط سنوية بمقدار العشر لمدة عشر سنوات بدون فوائد ، على
 هذا الأساس ، صدر الأمر الكريم في غاية رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر
 ١٨٦٤) بالموافقة على بيع ٢٠ وابورا ٧٥ صندوقا الى المزينة ، بمبلغ
 ١٢٠٩٤٠ ليرة (٣٨) .

ويبدو أن الشركة عدا ذلك ، كانت تقوم بشراء ما تجده مناسبا لها
 لدى الميرى ، وطالما يوافق على البيع ، حيث صدر في الشهر التالي بتاريخ
 ٢٤ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) أمر كريم بالموافقة على بيع وابوري
 مستود (ميت غمر ، نظير مبلغ ٢٢٥ جنيه مصري (٣٩) .

(٣٦) - : مخططة قرارات مجلس إدارة ٦٣ - ١٨٦٥ ، وثيقة رقم ٣٦٠٨٤ بالدار بتاريخ
 ٢٤ ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٧٤) ، قرار مجلس إدارة المزينة .
 (٣٧) دار الوثائق القومية (مخطوطات المزينة) : نظامات الشركة المزينة (البند
 الثالث) .

(٣٨) - : (ديوان مية) : دفتر (١٦١ أوامر ، مجرة ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ ،
 أمر كريم الى المالية ، ص - ص ٩٣ - ٩٥ .
 (٣٩) نفسه : نمرة ٩٧ بتاريخ ٢٤ شعبان ١٢٨١ هـ ، أمر كريم الى المالية ، ص : ١٢٣ .

ولا شك ان هذه العلاقة تكشف عن التشجيعات التي أولتها الحكومة للشركة ، اذ كانت هذه السبل تضمن شروط دفع ميسرة وبدون فوائد ، كذلك جنبت الشركة ويلات الممولات والسمسرة للوسطاء في حالة الشراء من الخارج ، مثلما جنبتها نفقات ومخاطر احضاؤها من الموانئ الأجنبية .

وقد مضت أطر العلاقة مع الميرى في هذا الشأن ، الى أن بلغت الاعداد المشترقة منه ، خمس وعشرون واپورا ، ثم ٨١ صندلا ، وكانت أثمانها ١٤٣٤٣٠ ليرة ، وقد سيرت العزيرية من هذه الاعداد ، ٤ واپورات بالبحر المتوسط ، والباقي بنهر النيل ، وهذا ما وضع من التقرير الذي قدمه شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس بالنيابة عن مجلس الادارة بتاريخ ٣ صفر ١٢٨٤ هـ / ٦ يونية ١٨٦٧ (٤٠) .

اما بالنسبة لاجمال السفن البخارية (الواپورات) للعزيرية ، فهذه تبعا لحالتي الفقد في الحوادث البحرية ، ثم الشراء للتزويد أو الاحلال ، لم تكن ذات احصاء ثابت طيلة فترة العزيرية ، وهذا يدفعنا للتوقف كثيرا أمام الاحصاءات التي اوردها البعض اما اعتمادا على توافر بيانات لبعض فتراتها ، أو اتخاذ بيان لاحق خاص بمصلحة واپورات البوستان الخديوية على أنه كان الأساس الموجود بالعزيرية (٤١) ، وفي هذا الشأن تبدو أهمية تتبع الاحصاءات المقترنة باسماء الواپورات من خلال الوثائق ، ومنها بيان خاص بالسفن وعمالتها مؤرخ ٢٦ جمادى ثاني ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) ، أشار الى وجود ٢٣ سفينة بخارية هي : -

« الشرقية - الدهقيلية - الرحمانية - البخيرة - طنطا - اثيا - قلوب - الزقازيق - شبين - المعفرية - المحلة - المنصورة - مسير - النجيلة - دمنهور » للبحر المتوسط وعددها ١٥ سفينة .

أما التي كانت للبحر الأحمر فهي ثمانية سفن « نجد - الحجاز - ينبع - القصير - الحديدية - سواكن - مصوع - جدة » (٤٢) .

وفي بيان لاحق خاص بأسماء تأجير السفن للميرى بتاريخ ٤ ذي القعدة ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) كان العدد نفسه ، ولكن بأضافة

(٤٠) الوقائع المصرية : المجلد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية ١٨٦٧ ، - أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٧١٢ .
(٤١) د. د. أحمد عبد المنصف مضيود : مرجع سابق ، ص : ٧١٨ ، - أحمد كمال الطويلي : القل - البحري ، في ص : ٦٤ ، ٦٥ .
- جويل شاتكي : مرجع سابق ، ص : ٢٧٧ .
(٤٢) ملحق رقم - (٢) « بيانات ترتيب وظائف واپورات العزيرية » .

وابورى « سمند ، دسوق » فى مقابل نقص وابورى « الجعفرية ، نجد » (٤٣) ، حيث تم ارتجاع أولهما للميرى ، وأما وابور نجد فقد غرق فى البحر الأحمر عام ١٨٦٥ .

أما بالنسبة لاجمالى الواپورات التى انتهت اليها الشركة العزيرية فى اواخر عهدنا ، فقد جاء ذكرها فى بيان تسمين موجوداتها بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ ، حيث كانت الواپورات نفسها ، بينما أشير الى أن وابور قليوب قد فقد بالغرق فى ديسمبر ١٨٦٨ أى بقى ٢٢ وابورا ثم أضيف لهم وابورى قطر وحدات أخرى ، ومن ثم أصبح الاجمالى ٢٤ وحدة بخارية بحرية (٤٤) .

وكما هو ملاحظ فإن الأسماء التى كانت تطلق على السفن ، كانت تحمل أسماء مدن مصرية ، أو ملحقات مصرية فى البحر الأحمر ، أو موانئ عربية ، ويرجع أن الدافع لذلك ، كان تحقيق رمز لرباط معنوى بين السفن وأهلها فى مواجهة السفن الأجنبية ، أو أنه هدف الى تحقيق رمز معنوى للسيادة المصرية على سفنها فى البحار ، خاصة وأنها ترفع العلم العثمانى .

وعلى كل فقد كان مثل هذا التقليد متبعا فى شركات البحرية الأجنبية ، ولكن الملاحظ هو اطلاق أسماء أخرى على بعض السفن المشتراة من الدول الأوروبية ، بدلا من اسمها الأصلى ، حيث كانت تطلق عليها تلك الأسماء الأصلية عند بنائها فى الترسانات الأجنبية ، ومن ثم يتم تسجيلها بالاسماء ذاتها فى شركات التأمين الملاحية ، ويرجع أنه كان يتم اخطارها بالتغييرات ، وحسبما يذكر البعض فإن اطلاق الاسم يشترط ألا تعمله سفينة أخرى (٤٥) . من ذلك على سبيل المثال السفينة « نجد » التى كان اسمها الأصلى « برشيان » (٤٦) ، وكان « الباتروس » "Albatros" بالنسبة للبواخر « المنصورة » (٤٧) .

(٤٣) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس الادارة (٦٥ - ١٨٦٧) ، وثيقة . لمره ١١٢ بتاريخ ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) صورة أمر عال الى المالية .

(٤٤) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة الواپورات ١٨٦٩/٦٨ ، بيان تسمين واپورات وموجودات القومية بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ موقع من روبرت بريز مهندس المنوم .

(٤٥) أسامة نعيم : حفل عيد المظي : مرجع سابق ، ص ٢١ .

(٤٦) دار الوثائق القومية (خدمات - مصرية) : سجل ٨/١/٦٧م بتاريخ ٢٧ يوليو ١٨٦٠ ، من المدير الى القيودان كزسيين سولوى وابور نجد ، ص ٦١ ، ٦٢ .

(٤٧) - عزيرية : مخططة واپورات (دوت أو ديم) وثيقة بتاريخ ١٠ أبريل ١٨٦٦ عن صرف ماحيات . مهندسين وابور الباتروس (المنصورة) .

أما بالنسبة لمصلحة الواپورات الخديوية ، فقد كان أساس عملها يعتمد على السفن البحرية والنيلية التي آلت لها من العزيرة في بدايات ١٨٧٠ ، وقد سبق الإشارة الى أن البحري التجارى كان اجماليه ٢٤ باخرة هي : -

« الرحمانية - البحرية - الشرقية - المقهلية - طنطا - شبين - دسوق - صمنود - مسير - المنصورة - المحلة - النجيلة - دمنهور - الحجاز - الحديدة - ينبع - مصوع - القصير - المنيا - الزقازيق - سواكن - جدة - ثم الواپورين النقالى » *

وقد أضافت الحكومة لهذه الأعداد خمس أخرى . كانت ضمن الأسطول الحربى وهى « التاكا - الفيوم - شندى - كوفيت الجعفرية » (٤٨) وليس معنى ذلك أن أعدادها بلغت ٢٩ ، وإنما كانت ٢٨ ، وذلك لعدم ورود واپور « جدة » ضمن الإحصاء الرسمى ١٨٧٠ (٤٩) ، وكذلك الإعلانات الصادرة عن المصلحة بتاريخ ٢٦ يوليو ١٨٧١ (٥٠) ، مع ملاحظة عدم إشارة هذين المصدرين للواپورين النقالى ، لعدم انتظامهما فى رحلات ثابتة ، كما تجدر الإشارة الى أن الباخرة « سواكن » قد غرقت اثر اصطدامها بالانجليزية « الفريقيا » بالقرب من فنار الأشرفى بالبحر الأحمر فى بدايات ربيع الأول ١٢٨٨ هـ (مايو ١٨٧١) (٥١) ، ومع ذلك وردت فى اعلان الجواب يولية ١٨٧١ ، وتفسير ذلك يرجع فى أن الاعلان سلم للجريدة قبل الفرق ، ولم تتدارك تصويب ذلك عند النشر (٥٢) .

وكما هو ملاحظ فإنه حدث ثمة تطور كمى ، عما وجد بالعزيرة ، ولم يقتصر الأمر على ذلك وإنما فاقت أعداد السفن البخارية التي امتلكتها مصلحة واپورات البوسنة الخديوية ، أعداد مثيلاتها التي وجدت بالأسطول الحربى آنئذ ، إذ كانت هذه ١٤ باخرة حربية ، حسب البيانات التي أوردتها رينى بك وعلى مبارك (٥٣) ، وعن الرافعى أوردتها البعض ١٨ حربية ، ٣ خاصة للخديوى (٥٤) ، وهذا يحسب للخديوى اسماعيل فى

(٤٨) جورج جندي بك ، جاك تاجر : مرجع سابق ، ص : ٢٢٥ .
Regny, E. : Op. Cit., 2. Annee, pp : 52, 53. (٤٩)

(٥٠) الجوائب : المجلد ٥٣٢ الأرياء ٢٦ يوليو ١٨٧١ .
(٥١) دار الوثائق (مية) : مخططة ٤٨ مية تركى ، ترجمة وثيقة نمرة ٤٨/١١٥ بتاريخ ٨ ربيع أول ١٢٨٨ هـ من محافظ السويس الى رياض باشا بالمية ، - نمرة ٤٨/١١٩ بتاريخ ١٢ ربيع أول ١٢٨٨ هـ من وكيل الفرقة الخديوية بالسويس الى المية .
(٥٢) راجع ملحق رقم (٤) بيانات السفن .

Ibid, : Op. Cit., p. 52. (٥٣)

- على مبارك : مرجع سابق ، ج ٧ ص ٢ ، ص : ٨٤ .

(٥٤) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

مجال اهتمامه بالبحرية التجارية ، وزاد من قيمة ذلك افتتاح قناة السويس التي كسفت الحركة الملاحية ، ومن ثم أبرزت الحاجة الى كثافة ملاحية مصرية أكثر من أى وقت مضى تجاه الملاحة الأجنبية ، سواء بالنسبة لمصر ، أو الوجود المصرى بالمملكات المصرية فى افريقيا .

(ب) الوابورات النيلية :

إذا كان هذا العرض قد أسهب فى تناول أعداد ومسميات السفن البخارية البحرية ، ثم أشار ضمنا للوابورات النيلية ، فإن ذلك لكون البحرية هى الأساس الذى قام عليه النشاط بالإضافة الى ان الملاحة النيلية ، لم تمتلكها البحرية التجارية طيلة فترة البحث وانما غالبيتها ، بدءا من عهد اسماعيل باشا ، منذ حصول مؤسسى الشركة المصرية فى سيادة السفن التجارية على امتياز تسيير سفن بخارية فى نهر النيل ٢٩ رمضان ١٢٨٠ هـ (مارس ١٨٦٤) ، وأشير فى الامتياز ذاته الى حق الشركة فى اخذ وابورات وصنادل الحكومة العاملة فى النيل ، بعد تقدير أثمانها وتقسيمها على عشر سنوات بدون فوائد (٥٥) ، وكان ذلك يعنى وجود وحدات بخارية أخرى خلاف العاملة بالبحار ، ضمن موجودات البحرية التجارية المصرية ، ولذلك تبرز أهمية تناولها بشئ من التفصيل ، لأن هذه الوحدات أو الوابورات هى أسس النشاط الملاحى الداخلى ، كما أنها كانت خاضعة لنظارة عهوم الشركة .

ولما كانت سفن الانجرارية قد آلت للدائرة السنوية فى عهد سعيد باشا ، كما وجدت سفنا أخرى لدى الباشا (٦) ، فإن هذه السفن كانت هى الأساس الذى تم منه الشراء ، ومع أولى قرارات الشركة العريضة التي تم فى عهدها الشراء الفعلى ، جاءت الاشارة بتاريخ ١٦ صفر ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) الى أن الوابورات التي وافق الخديوى على إعطائها للشركة ، كانت ١٨ وابورا ييانها كالآتي : -

(٥٥) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول .

(٦) بعد تولي اسماعيل باشا الحكم أصدر أوامره بترك بعض الوابورات لصاحبة الملة اينجو خانم لاستعمالها فى نقل محصولاتها القطنية بناء على طلب عرفان بك رئيس لجنة الشركة ، كما صدرت أوامره بأحالة ٩ وابورات خاصة على ديوان المالية ، وتسليم ١٧ مركب على ديوان العمليات والوابورات .

دار الوثائق (ديوان مية) : دفتر ٥٢٥ ، قسم ثاني معية تركى ، أمر لمره ٤ بتاريخ ٢٩ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) أمر الى ناظر القابريقات والوابورات والعمليات عبد اللطيف باشا ، ص : ٣٥ ، - دفتر ١٩١٩ أوامر ، أمر لمره ٥٣ بتاريخ ٤ رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) أمر الى ديوان المالية ، ص : ٧١ -
- دفتر ١٩٠٢ أمر لمره ٧٨ بتاريخ ١ محرم ٢٨٠ هـ (يونية ١٨٩٣) من رأس التين الى نظارة المالية ، ص : ٧٥ .

• ٦ وابورات كانوا بالانجرارية وكل منها بمسختين ، ثم ١٢ وابورا
 هي الربحية - النفعية - رشيد - دمياط - فيروز - سعيدية - المحمودية -
 قاصد خير - منيرة - فارسكور - وابور نمره ١ وابور نمره ٣ ، ٥٥

وقد شكلت لهذا الغرض لجنة من طرف العزيزية ، تضم كل من
 أرسلان باشا المفتش العام ، ومهدى بك ناظر الانجرارية ، ومهندس عموم
 الشركة ، ومعهم لجنة أخرى من طرف ديوان القابريقات والعمليات ، وذلك
 لاجراء المعاينة والتأمين (٥٦) .

ولم يقتصر الأمر على ذلك ، اذ سرعان ما اتجهت العزيزية الى شراء
 وابورات أخرى ، من ذلك قيامها بشراء عدد ثلاث وابورات مع وحدات
 نيلية أخرى من أجنبي يدعى مكرديج قره بيت وتم توقيع التنازل من وكيله
 ج. د غسباريان الى حسين شيرين مدير عموم الشركة بتاريخ ٢٧ يونيو
 ١٨٦٤ ، وكان اجمالي الصفقة بمبلغ ٥٥٠٠٠ ج.ك (٥٧) .

ولا شك فقد كانت هذه الخطوة لا تعنى الشراء فحسب ، وانما كان
 من شأنها تقليص النشاط الملاحي الذي يزاوله الأجانب في المياه الداخلية
 - اذ كان مكرديج بك قد حصل على امتيازته الملاحي هذا في عهد سعيد
 باشا بتاريخ ٣ ذي الحجة ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦١) (٥٨) - كما كانت
 تزيد من طاقة عملها في الملاحة النيلية .

وفي مجال المعلومات البحرية التي يمكن الوقوف عليها من محاضر
 التسليم ، أن هذه الوابورات لم تكن على شاكلة السفن البخارية التي كانت
 تعمل في البحر كوحدة مستقلة ، وأن ما يلحق بها من وحدات صغيرة
 انما لخدمتها ، وانما كانت قيمة الوابور وأهميته تكمن في قوته وقدرته
 على جر الموحدة النيلية خلفه . وقد أشير لاثنتين منهم ، أنهما كانا بقوة
 بخارية ٦٠ حصان ، ومعدن لقطر المراكب ، بينما الثالث بقوة ٣٥ حصان ،
 وكانت للوحدات التي يتم جرهما خلفهم نحو ٢٤ صندوقاً (*) ، حملتهم
 ١٧٨٨٠ أردبا (**) بمهماتهم .

(٥٦) - (خدمات - عزيزية) : للمخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمره ٣١ بتاريخ
 ١٦ ذي الحجة ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية مؤسس القومية العزيزية المصرية .

(٥٧) - : محمد رشدي : مرجع سابق ، ص : ٣٠ .

(٥٨) المصدر نفسه ، ص : ٢٩ .

(*) راجع ما سيتم تناوله في المنصر لاحق « السان الأخرى » .

(***) الأردب = ٢ وبة = ١٢ كيله = ٢٤ ربع = ٤٨ حلو = ٩٦ قحج ، مقدار
 كين تتكفى أوزانه فأردب القمح ٣٠٠ رطل ، الشعير ٣٤٠ ، والفلول ٣٢٠ وحكدا ٥٠٠
 والزلل كروذن = ١٢ أوقية = ١٤٤ درهما = ٤٥٠ جرام .

للمزيد ، فيليب جلاب : مرجع سابق ، ج ١ ، ط ١٩٩٠ ، ص : ١٤٨ ، على مبارك : =

ويبدو أنه كانت تحتل ثمة استبدالات للوابورات بين الشركة والميرى ، حيث أخذ الخديوى الوابور الثالث من هذه الوابورات وكان اسمه « الحمدية » بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) (٥٩) ، وزيدت أعداد الوابورات التي تمت الموافقة على إعطائها للشركة الى ٢٠ واپورا ، ٧٥ صنذلا ، وقدر لأثمانها ١٢٠٩٤٠ ليرة تسدد على أقساط بدون فوائد لمدة عشر سنوات ، وذلك بموجب الأمر الصادر فى غاية رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) (٦٠) .

ولما كانت هذه التبدلات قد جاءت فى عام ١٨٦٤ الذى شهد ازدهار الحركة الملاحية ، والطفرة فى تحقيق العزيرية أرباحها وتوسعاتها ، من ثم انعكس أثر ذلك فى زيادة واپوراتها النيلية ، التى أصبحت ٢٧ واپورا هى : -

« فيروز - رشيد - دمياط - قاصد خير - قوه - ميت غمر - الغربية - المنوفية - الدقهلية - الشرقية - القليوبية - الفيوم - البحيرة - المحمودية - السعيدية - ساعى خير - المحلة - الجزيرة - بنى سويف - بنها - القبارى - مصر - اسكندرية - العطف - سمندود - فارسكور - المنيا » (٦١) .

وقد استردت الحكومة واپورى الربحية والنفعية لتشغيلهما فى الملاحة الساحلية بالاستئانة أواخر أغسطس ١٨٦٦ (٦٢) ، بينما ثمنت بارة قرش جنيته
الوابورات السابقة ٢٦. ٤٥ ١٥٩٨٦١ عند تسليمها للحكومة ابان

• الميزان فى الأقيسة والأوزان ، للطبعة المصرية ، بولاق مصر ، ١٣٠٩ هـ/ ١٨٢٩ ، ص : ٩٠ - ٩٦ ، - فالترجنسى : مرجع سابق : ص ، ص : ٣١ ، ٣٢ .

• (٥٩) دار الوثائق (خدمات - عزيرية) : للمطبعة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة نمرة ٧٣ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ ، جمعية حضرات مؤسسين القومية المصرية .

• (٦٠) - (ديوان معية) : دفتر ١٩١١ أم ، رقم ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ ، أمر كريم الى ديوان المالية ، ص - ص : ٩٣ - ٩٥ .
- « شوقى الجمل : الوثائق السياسية » ، ص : ٣٧٨ ، ٣٧٩ .

• (٦١) دار الوثائق (خدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٦/٦٨ وثيقة نمرة ٤١/٥٣ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) ، قرار قومسيون الادارة ، ص : ٣ .

• (٦٢) الوثائق المصرية : المصد ٣٨ بتاريخ ١٤ ربيع آخر ١٢٨٣ هـ/ ٢٦ أغسطس ١٨٦٦ .
- دار الوثائق (ديوان معية) : دفتر ١٩١١ أوامر عربى ، أمر كريم نمرة ٢٨ بتاريخ ٢٩ جمادى آخر ١٢٨٣ هـ (نوفمبر ١٨٦٦) من المنيا الى ديوان الداخلية ، ص : ٥٢ ، بخصوص تشغيل الواپورين .

تصفيه العريزية ، وتحويلها الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية (٦٣) .

وكما هو ملاحظ ، فان اسماءها جاءت رموزا قومية للمدن والمديريات المصرية فى نيلها الملاحى ، كما ان بعض هذه الاسماء كان مشتركا بينها وبين السفن العاملة فى البحار « الشرقية - الدقهلية - البحيرة - المنيا - المحلة - قليوب (القليوبية) ، وبعضها الآخر كان قاصرا على ايها .

اما اذا قورنت قوة هذه الوابورات بالسفن البخارية فى البحار ، لبدأ البون شاسعا بينهما فأكبرها وابورى رشيد ، دمياط ١٤٠ حصان ، بينما فى السفن الدقهلية والشرقية وغيرهما بقوة ٣٥٠ حصان كذلك فان أقل مستويات الوابورات كان « العطف » بقوة ٢٠ حصان ، بينما أقل مستويات السفن البخارية « سواكن » ٨٥ حصان (٦٤) .

وقد كان ذلك مرتبطا بنطاق عمل كل منهما فالملاحة النيلية لاتجابه من الأخطار ما يعترض الملاحة البحرية ، كما أن طريقة العمل الفنية فى البحر لا تمكن من قطر الوحدات المتتالية ، على عكس ما توفره تيارات النيل الهادئة ، وفضلا عن ذلك الرحلات الطويلة التى كانت تبرز كينونة السفينة البحرية كمجتمع مستقل أكثر من النيلية التى بمقدورها الرسو للتزود بالتأمين ، أو لاتقامها المخاطر ، ومن ثم بدت السفن البخارية هى الأساس الأكبر فى البحرية التجارية ، بينما بدت الوابورات هى القوة البخارية اللازمة للملاحة فى النيل ، كما أن تصنيفات قوتها جعلتها تلى السفن البحرية فى الحجم ، ولعل الفروق بين الأحجام المختلفة ، يمكن الوقوف عليها من خلال مناقشة تصميماتها والتى يمرض لها العنصر التالى .

ثانيا : تطور تصميمات السفن البخارية وتجهيزاتها « التطور الكيفى » :

(١) التصميمات والتجهيزات : -

فى أعقاب تناول أعداد وأسماء السفن البخارية ، التى استخدمت فى البحرية التجارية المصرية فيما يطلق عليه التطور الكمى ، تبدو أهمية تناول التطور الكيفى فى مجال التصميم والتجهيزات ، وذلك فى محاولة لتقديم واقعها آنئذ ، ولكن لما كانت تفاصيلها من الكثرة الفنية ، التى تفوق هذا الحيز وطبيعة تناوله ، ومن ثم يقتصر هذا العرض على رصد بعض الملامح العامة التى روعيت فى تصميم السفن التجارية ، وبما يجعلها

(٦٣) - (خدمات - عريزية) : مخططة قرارات مجلس الادارية ١٨٦٩/٦٨ ، قرار

نمرة ٣٥ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) .

(٦٤) المصدر نفسه .

في عداد السفن المتطورة أى البخارية ، بالإضافة الى ذلك رصد بعض الأجهزة الملاحية التى تم اختراعها .

أنه فى أعقاب ثبوت استخدام البخار فى السفن المصرية ، الذى تم فى وقت لاحق - لم يتأخر كثيرا - عن استخداماته فى أوروبا ، اذ تم فى عهد محمد على ، من ثم لم تعد القضية هى مناقشة استخدامه ، وإنما ما ترتب عليه من آثار فى مجال تطوير بناء السفن ، وفى هذا الصدد ، يرجع أنه هو الذى أدى الى استخدام الحديد جزئيا فى بنائها بدلا من الخشب ، وإن كان لم يرد ذكر ذلك صراحة ، ولكنه يرجع لوجود عدة قرائن :-

أولا : أورد البعض ، أن السفن كانت تصنع من الخشب حتى أواخر الربع الأول من القرن التاسع عشر ، حيث بدأ استخدام الحديد (٦٥) ، وأن السفن البريطانية هى التى بدأ فيها ذلك باستخدام القواطع (*) ثم تم بناء السفن من الألواح الخشبية المركبة على الهياكل الحديدية (٦٦) ، بينما حددت وزارة النقل البحرى تاريخ احلال الحديد محل الخشب بعام ١٨٦٠ ، واستخدام الصلب فى العام التالى (٦٧) ، وكما هو واضح فإن ذلك يدعم القول بأن استخدام الخشب كان مستمرا فى بناء السفن حتى بعد استخدام الطاقة البخارية ، ثم حل الحديد فالصلب تدريجيا محل الخشب فى البناء .

ثانيا : لأن الآلات والأدوات البخارية نفسها ، وما يتصل بها فى الهندسة البحرية من ماكينات وقزانات (*) كانت من الحديد أو الصلب (٦٨) ، ومعنى ذلك أدخلت تجهيزات أخرى فى التصميم لتأمين حركة اللهب والبخار فى السفينة .

(٦٥) د . محمد كامل أمين : شرح القانون البحرى وطنى ومختلط ، ج ٢ ، ص ص : ٤٦٢ ، ٤٦١ .

(*) أجزاء أو قطع حديدية بمثابة ارتكازات أو مساند حديدية متصلة رأسيا وأفقيا ، تشكل ما يشبه الجدران فيما بينها وتتمتع بتسرب المياه من مقطع لأخر فى حالات العطش أو الكسر .

(٦٦) - محمود عبد الهادى : للعارف البحرية ، ص : ٢١ ، وقد ذكر الطوبجى أن أول سفينة حديدية كبرى كانت باخرة « دين بو » عام ١٨٢٨ .
- أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى ، ص : ٦١ .
(٦٧) وزارة النقل البحرى : مرجع سابق ، ص : ٣ .

(*) مرادها قزان (تركى) برجل أو حلة للخليان ، محمد على الألى : مرجع سابق ، ص : ٤٦٩ .

(٦٨) جمال أبو الزم : أضف الى معلوماتك فى تقدم الهندسة البحرية ، مجلة الأسطول : العدد السابع الستة العاشر يوليو ١٩٥٤ ، ص ص : ٧٤ ، ٧٥ .

أما على صعيد الجزايا التي حققها ذلك التطور فقد ذكرت بعض البحوث ، أن الحديد والصلب يزيدان قوة تحمل السفينة وخففتها بالنسبة إلى حمولتها ، كذلك يطيلان عمرها إلى أكثر من أربعين عاما ، مقارنة بنحو الخمسة عشر عاما في الخشب (٦٩) ، علاوة على أن ابتكار القواطع ، جعل السفينة قادرة على تحمل أشد وأعلى ضغط للماء ، كما ساعد على وقايتها من الغرق ، لأن تلك القواطع كانت صماء ، وفي أقسام أفقية ورأسية ، تجعل الماء ينحصر في أحدها فقط - إذا حدثت فتحة يتسرب منها الماء - ولا يصل للآخرى (٧٠) ، وقد أتاحت هذه التطورات الفرصة أمام بناء السفن الكبيرة الحجم والسرعة .

وفي مصر كانت صناعة السفن منذ عهد محمد علي ، تعتمد على أخشاب النبق والتوت المصري ، ثم بدأ استيراد أنواع أخرى من الأخشاب (٧١) ، وبعد ذلك استيراد السفن البخارية التي اشتملت أنواعها منذ العهد ذاته على المصنعة من الخشب ، ثم الخشب والحديد ، وأخيرا الحديدية (٧٢) ، ومعنى ذلك أنه مثلما وجد كل نوع على حدة ، وجدت أيضا السفن من الحديد والخشب معا ، مثلما وجدت الأشربة إلى جانب الآلة البخارية في السفينة الواحدة (٧٣) .

أما بالنسبة للتصميم ، فقد ذكر البعض أن تقسيماته كان يراعى فيها التنسيق بين مهام الصيانة والأعمال الأخرى ، وقد تختلف أقسامه بالسفن تبعاً لنوعها وحجمها ، فالكبيرة أربعة (المتقدم - الأوسط - المؤخر) - الأوسط الخلفي - المؤخرة) ، والمتوسطة ثلاثة (المتقدم - الأوسط - المؤخر) ، بينما الصغيرة قسمان (المتقدم - المؤخر) (٧٤) .

أما الأطر التي كان يتم مراعاتها ، فهذه تحكم بناء السفن عموماً ، ويمكن إجمالها في تحقيق أقصى غاطس لخطوط الحمولة بما له من أثر في حفظ توازنها ، وتحقيق أقل مستوى من الفراغات للطاقم والركاب ، وذلك لاتاحة الفرصة للبضائع وشروط التخزين ، واتخاذ التدابير اللازمة لالتقاء الخرائق ، وتوفير وسائل الانقاذ ، بالإضافة إلى مراعاة الأخطار

(٦٩) زيادة النقل البحري : مرجع سابق ، ص : ٣ .

(٧٠) د . محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحري وطني ومختلط ، ج ٢ ، ص : ٤٦٢ .

(٧١) أحمد كمال الطوبجي : النقل البحري (١٩٥٩) ، ص : ٥٥ .

(٧٢) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : سجل م/٣/٦ قيد التصاريح الصادرة من الإدارة ، لمر ٧٨ بتاريخ ١٣ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) من المدير إلى الوكيل بجدة ، ص : ٤٢٥ .

(٧٣) د . محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٧٩ ، ٦٨٠ .

(٧٤) عبد العزيز أبي قنديل : مرجع سابق ، ص : ٢٠ .

المستقبلية المحتملة في حالات الملاحه الخطرة ، ومراعاة الأجزاء الخاصة بالقواطع المانعة للياه وفراغاتها (٧٥) .

وتشير الوثائق الى أنه كان يتم التفتيش على السفن بعد حضورها ، للوقوف على استيفائها هذه الأطر ، وكان يصل الأمر الى اعادةها ثانية اذا وجد اختلاف (٧٦) ، ومن خلال هذه الوثائق يمكن القول بأنه كانت تحدث ثمة تطورات في تصميمات السفن ، ففي الشركة الجديدة ، اذا كان قد أشير لبعض البخارية التي كانت خشبية التصميم . وهي « قبارى » الا انه وجدت بها الحديدية « نجد ، جلة ، الحجاز » .

أما في الشركة العريزية فقد كانت جميع السفن البخارية من الحديد (٧٧) ، ويمكن الوقوف على نماذج من تصميمات أنواعها ، فالباخرة (السعيدية) مثلا ، كان بها من الأماكن المخصصة للركاب ، ما كان يتيح لها التقسيم بين درجاتهم ، حيث البرنجي يوشو « درجة أولى » والايتكنجي (الثانية) ثم الكورثة أو الكويرتة وهي « الدرجة الثالثة » ، علاوة على أماكن البضاعة والمطابخ وغيرها (٧٨) ، وفي روايته عن الباخرة « الزقازيق » ذكر محمد يريم التونسي ، أن الدرجة الأولى مثلا كانت توجد بها حجرتان ، وأماكن للصلاة ، ولكنه لم يحدد أبعادها (٧٩) .

وإذا كان لم يتم العثور على وثائق تفصيلية ، للمواصفات التي كانت تطلب البحرية التجارية المصرية تنفيذها لكل باخرة على حدة ، الا انه من خلال بعضها يمكن رصد صورة عامة مجملية ، فالشركة المصرية في سياحة السفن البخارية حين أوصت الشركة الشرقية P. & O على تصنيع بواخر لحسابها ، حددت في قرارها بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) بعضا من تلك الأوصاف المطلوبة في التصميم ، وبما نصه : -

« ستة وابورات تكون آلاتهم وماكيناتهم ، رسم وموافقة بعضهم بدون اختلاف ، حتى ان احتاج الحال لنقل ماكينة من وابور الى وابور ، فلا يكون هناك مانع ، وأن تكون الماكينة من الطرز الجديد المعلوم ، التي

(٧٥) الاميرالية البريطانية : التخصص في الفن البحري ، ترجمة محمد وسيم غالي وآخرون ، الدار القومية ، ط ١/١٩٦٤ ، ص ص : ٣٦٦ ، ٣٦٧ .

(٨٦) أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من ٣ ، ص : ٦١٨ .

(٧٧) راجع ملحق رقم (٢) بيانات السفن .

(٧٨) دار الوثائق (خدمات - مسجدية) : مطبعة (٢٥ داخل) ، وثيقة بتاريخ ١٥ جا

(جمادى ثاني) ١٢٧٩ هـ (ديسمبر ١٨٦٢) ، كشف عن وابور السعيدية سوارية وشيه قبودان .

(٧٩) محمد يريم الخامس التونسي : صفة الاعتبار بمستودع الأبحار والأقطار ،

تحقيق محمد قشيشة ، ج ٢ : مصر ط ١/١٣٠٣ هـ ، ص : ١٣٤ .

لا تأخذ فحم زيادة مع سرعة المسير ، ويكون بكل وابور منهم آلة لطلوع ونزول البضائع ، وكذا لطلوع ونزول القلوع (الأشعة) والمرسى ، والى تدوير استعمال الدفة ، وإدارة تلك الآلة بماكينة وإدارة الماكينة بقران مستقل مخصوص على قدر ادارتها ، ويكون جميعهم برفاس ، ولهم أيضا قلوع فماش ، ومحل العامود الاعلى يكون خالى من حوله ، بدون اختلاط مع البضاعة ، حتى يكون ظاهر العامود المذكور للنظر دواما ، وإذا حصل به خلل يبقى مدوروك أعماله (يمكن تدارك اصلاحه) بدون مشقة .

والسنة وابورات ٠٠ قوة كل منهم بحسبما ينظر به الموافقة ، بمناسبة الرسم ، فمنهم أربعة للبحر الأبيض (المتوسط) ، ونقسيمااتهم من أوض ونحوه ، يكون بحسب ما يتلاحظ لسعادة المدير وفردريكو بك وعن يلزم ، ويكون منهم أوض برنجى واينجنى نمره ومحلات (أماكن) للنساء خاصة ، لأجل عدم مدخلهم (تداخلهم) مع الرجال ، وابورين للبحر الأحمر يكون بكل منهم ثلاث طبقات ، والأولى ظهر المركب ، ومن تحتها طبقة (درجة) أولى ، ومن تحتها طبقة ثانية ، والطبقات المذكورة تكون صالة بدون تقسيم محلات بهم ، وانما يكون لهم شبابيك من الأجانب ، ومناور فى الأعلى فى الطبقة التى لم يكن فتوح شبابيك بهم ، بسبب قربهم من الماء ، ثم بالوسط مراوح يدورو(*) بالآلة لجذب الهواء عند دوران (تشغيل) الوابورين ، ولا مانع من أعمال آكم (عمل بضعة) أوضة ، الى برنجى نمره بأول طبقة ، وتكون تلك الأوض بأخرها ليس بالأجانب ، وبهم محلات الى النور (مناور) وتماام ما يلزم يكون بمطابقة الرسم ٠٠ وبورودهم يجرى استلامهم ٠٠ « (أ٠) » .

وفى موضوع لاحق ترد تفاصيل أخرى عن وابورين كبيرين لتشغيلهما بالبحر المتوسط ، فيذكر النص « ٠٠ حمولة كل منهم ألف وخمسمائة طونولاته ، أو بحسب ما ينظر به الموافقة ، وظهره كمراكب السواح بدون برنجى واينجنى نمره (أى درجة موحدة) ، ويكون لهم قلوع قماش ، ورسمهم وطولهم وعرضهم وارتفاعهم كرسم الكيبرات الجارى استعمالهم بطرف القومانيات الانكليزية ٠٠ « (أ١) » .

فاذا كانت هذه هى الصورة التى تسجل المطلوب توافره فى الوابورات المشتراة ، الا أنه وجدت أيضا إشارات تفيد اجراء تعديلات فى

(*) هكذا بالنص الأصلى والكلمات التى بين الأقواس من الباحث .

(أ٠) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : المخططة الأولى ، الملف الأول . وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية القومانية المصرية باعتماد محمد سليم باشا ، البند الأول .

(أ١) المصدر نفسه : البند الثانى .

بعض السفن العاملة ، من ذلك ما تم بشأن واپور الجعفرية الذى وافق الخديوى على إعطائه للشركة المصرية ، وذلك بعد تغير ماكينته الى أخرى أحدث ، وقد أبطلت فيه أماكن الركاب بالدرجتين الأولى والثانية ، وجعلت للبضائع ، بينما جعل البديل عنها فوق الكوبرته أى على السطح (٨٢) .

أما ما يمكن ملاحظته ، من هذه الاشارة ، ومن النص السابق ، فهى عدة استنتاجات فى مقدمتها ، وجود قصور فى الامكانيات المصرية لانتاج مثل هذه السفن ، ولعل ذلك كان بسبب قصور امكانيات ترسانتى الاسكندرية وبولاق حينئذ ، أما من حيث ما يتصل بالوابورات فهى مايل : -

أولا : كان يتم تحديد المواصفات المطلوب توافرها فى الوابورات المزمع شرائها مسبقا ، وكان يراعى فى الطلب عدة تفاصيل تتصل بامكانيات الوابورات والركاب والبضائع ، مثلما يراعى محاولة توافق تصميماتها حتى يمكن نقل آلاتها فيما بينها ، ولا شك كانت هذه سياسة جيدة ، لأنها توفر البدائل من قطع الغيار فى حالات الاصلاح .

ثانيا : يلاحظ أن مواصفات الوابورات ، كان يراعى فيها الظروف الاجتماعية ، ففي البحر الأحمر ، كانت توجد الدرجات متفاوتة الأجر ، مثلما وجد الفصل بين الرجال والنساء ، ويرجع ان ذلك كان مرتبطا بنوعى الحج ، حيث كانت تتواجد خلاله فئات متفاوتة المستوى الاجتماعى من المسافرين وذلك عكس البحر المتوسط الذى كان تنشط به حركة السياحة سواء من الخارج أو سفر المصريين للسياحة على شواطئ البسفور (٨٣) ، ولم تكن تتوفر مثل هذه الحركة فى البحر الأحمر ، التى كانت تتم فيه الانتقالات لأغراض الحج أو التجارة .

ثالثا : إذا كانت هذه النصوص ، قد سجلت قصورا فى امكانيات الانتاج ، فإنها تسجل حقيقتين ، أولاها وجود عناصر بشرية فى مصر ، لديها الخبرات الفنية ، التى تؤهلها للحكم على أحدث التطورات الفنية العالمية فى الملاحة ، وهذا يوضحه الاشراف والمطابقة من قبل لجان الشركة (٨٤) .

(٨٢) - : وثيقة بتاريخ ٥ جمادى ثانى ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) ، قوار جمعية مؤسسى القومية المصرية ، البند الخامس .

(٨٣) سيتم تناول ذلك تفصيلا فى الفصل الخامس «حركة الركاب» فى الفصل السابع .
(٨٤) فى اشارة وثائقية لهذه اللجان أنها كانت تضم ناظر ديوان العموم ، ناظر ديوان البحرية ، ناظر ديوان الواردات باشمهندس عموم الشركة بالإضافة الى بعض فنى الشركة . - عزيزية : محظفة قرارات مجلس ادارة القومية المصرية ، ملف قرارات ١٢٨١ هـ ، وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤) قرار للمجلس عن ترتيب مرور الوابورات المزمع تسييرها .

أما الحقيقة الثانية ، فهي أن مصر حرصت بالفعل ، على وجود أحدث الواپورات لديها ، وهذا توضحه الاشارة الخاصة للواپورين الكبيرين ، بأنهما يكونا « كرسم الكيبرات الجارى استعمالهم بطرف القومبانيس الانكليزيات » ، وذلك يعنى الحرص على مواكبة التطور العالمى ، ولعلها كانت احدى سمات العصر منذ عهد سعيد باشا ، والتي لم تتوقف فى عهد اسماعيل باشا ، ولكن كانت فى استيراده وليس انتاجه .

أما اذا كانت هذه النصوص لم توضح البيانات التفصيلية ، فلم يكن معنى ذلك اغفال أوامر الشراء بمثل هذه الأمور ، ولكن لأن القرار الذى كان يتم اتخاذه ، فقد كان يصدر كإطار عام فى بعض الأحيان ، وقد يحوى تفاصيل أكثر فى أحيان أخرى ، وهو ما نلاحظه فى قرارات العزيزية عكس الشركة المصرية السابقة ، وذلك نتيجة الخبرات المكتسبة فى مجال الادارة ، وفى وثائق العزيزية وأول قراراتها بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) الخاص بشراء واپورات مزعج تسييرها ، يرد النص التفصيل الآتى : -

« ٠٠ يلزم إيجاد أربعة للبحر الأسود كسم (تصميم) واحد . وحيث واحدة وقوة واحدة ، وأوصاف كل منهم كما يأتى ، وهو طول مائتان وعشرون قدم (*) فى القرنية ، والعرض اثنين وثلاثين قدم من داخل ، والعمق بما يناسب ذلك ، وقوة حصان من مائتان وعشرون لغاية مائتان وأربعين ، وحريق (استهلاك) الفحم يكون من اثني عشر تونيلاطات لغاية خمسة عشر فى كل أربعة وعشرون ساعة ، ويكونوا بدولاب ليس برفاص (**) ، وبهم قلوب قماش ، وتند (مظلات أو مظلات) قماش مجمع (متصل) ، ويسير فى الساعة الواحدة فى قلب بمضه (متوسط) اثني عشر ميلا (فى الساعة) ، وبه قمرات برنجى درجة (كبائن درجة أولى) لزوم خمسين شخص ، ومن ضمنهم محل الى الحريمات (النساء) ، وكذا أيكنجى درجة شرحه (درجة ثانية بها مكان للنساء) ، وفوق الكورتية (السطح) قمرات (كبائن) الى السوارى (القائد) والمهندسين والضباط (من الطاقم) بأجناب الدواليب ، وباقي الكورتية تكون نظيفة (بدون كبائن) الى ركاب الدرجة الثالثة ، والعنابر الى البضائع (عنابر البضائع) ،

(*) القدم المطلوب هنا على حسب الانجليزى ، حيث شركة اللويد للتأمين البحرى فى موطن البناء ، وقد كان مساويا ١٢ بوصة = ٣٠.٥ ر. متر أى ٣٠.٥ سم ، ولقر ٣٢٨٠ قدم .
- الاميرالية البريطانية : الفن البحرى ٠٠ ، ج ٢ ، ص ١ ، ص ١٣٣٣ ، ١٣٤٢ ، ١٣٥٢ .

(*) يرجع أن الدولاب من طريقة عمله التى تقوم على قلب الماء من الامام للخلف ، بينما الرناس يدفعه للخلف ، وكلاهما ينتج عنه الدفع للمسير ، وقد وجد كلا النوعين فى البحرية التجارية لمصرية .

تكون تأخذ بضاعة أقله (حمولة صافية) سبعماية تونيلاطة خلاف مخزن الفحم ، ومخزن الفحم يكون يأخذ كفاية عشرة أيام ربه ولشوين (آلتان وافتتان) لنزول وطلوع (شمن وتفرغ) البضائع ، وقزان (مرجل بخارى) الوابور من قوة مايتان وأربعين حصان لفاية هايتان وخمسين حصان » (٨٤) .

وفى ذات الاطار التفصيلي وردت نصوص أخرى ، وهى تكفى الى حد كبير فى رسم الصورة التى بدا من خلالها شكل وتصميم السفن البخارية ، حيث ارتبط ذلك بتوعية تشغيلها ومواطن نشاطها ، علاوة على اتساقه مع اجمالى بياناتها ، حيث يحدث ثمة تفاوت بين كل واحدة وأخرى ، تبعا للبيانات التى تحددها الشركة أو المصلحة ، ويترتب على ذلك وجود البواخر الكبيرة والمتوسطة والصغيرة ، بيد أنه لم يوجد مثل هذا التقسيم الدقيق فى تصنيفات الوثائق (*) ، وإنما كانت ترد البيانات للوابورات مجمعة (٨٥) ، ويشار فى بعض الوثائق الى الوابورات العظام فقط ، تبعا لقوتها وأبعادها وحمولاتها دون تحديد للمتوسطة أو الصغيرة من الباقيين وفى مقدمة تلك الوابورات العظام كانت « البحيرة » الدقهلية ، الشرقية ، الرحمانية ، وقوة كل منها ٣٥٠ حصان (٨٦) ، ثم تليها السفن الأخرى ، حيث كان يؤثر ذلك فى اجمالى أفراد الطاقم والتخصصات اللازمة لتشغيلها ، مثلما يؤثر فى طاقة وكفاءة عملها البحرى .

وإذا كان من الضرورى وضع ترتيب للسفن البخارية ، فان ذلك تعترضه بعض الملاحظات التى أمكن رصدنا فى ملحق البحث ، وأهمها عدم التناسق بالضرورة بين القوة والحمولة ، مثلا وابورى الدقهلية والبحيرة قوة كل منها ٣٠٠ حصان ، بينما حمولة أولهما ١١٨٠ طن وثانيهما ١٠٢٣ ،

(٨٤) دار الوثائق (خدمات - مزيية) : وثيقة بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القربانية المزيية المصرية ، البند الاول .

(*) تصنف بحوث البحرية التجارية الحالية السفن الى عدة أنواع ، تبعا لغرضها وخط سيرها وحمولتها وطريقة تمييزها كما يلى : سفن الركاب ، سفن الركاب والشحن ، سفن نقل المواد ، سفن الساحل ، سفن الصيد ، وهناك بحوث أخرى تصنف النوع الواحد كجموعة الى أقسام مثلا سفن البضائع (الجافة - الحيوانات الحية - للتلاجات - الميارات أو المعديات - نقل المواد السائلة) .

- عثمان احسان : تمييز السفن الحربية ، مجلة الأسبوتول : العدد السابع السنة الثمانية ، يولية ١٩٥٤ ، ص : ١٩ ، ص : ٢٠ .

- أسامة محمد عدلى : مرجع سابق ، ص - ص : ٣ - ٥ .

(٨٥) تفاهيل البيانات ملحق رقم (٤) « بيانات السفن » .

(٨٦) دار الوثائق (خدمات - مزيية) : محظية قرارات مجلس الإدارة ٦٥ - ١٨٦٧ ،

ملف ١٢٨٢ هـ ، قرار بتاريخ ١٦ ربيع اوف ١٢٨٣ هـ (يولية ١٨٦٦) ٢ .

وفي الوقت نفسه الرحمانية بقوة ٣٠٠ حصان بينما حمولته ١٣٠٠ طن لدى البعض ، أى أقل في القوة عن طنطا ولكنه أكثر في الحمولة ، ونفس الشيء بالنسبة للأبعاد والمساحات المختلفة الخاصة بالطول والعرض والعمق ، ومقدار المغمور في الماء من المقدمة والمؤخرة ، وسعة المكينات وما تحرقه من الفحم ، وكذلك السرعة وغيرها من مختلف البيانات الواردة (٨٧) ، وهو ما أشارت له الأوامر العالية الصادرة بخصوص تقدير يوميات ايجار هذه الواحورات في المأموريات الخاصة بالحكومة ، ولذلك كانت قيمة الايجار لكل واطور على حدة حسب الاتفاق ، وليس تبعا للقوة والحجم ، وقد وضع ذلك فيما نصه : -

« ٠٠ أن تقدير اليومية (الأجر اليومي) ، ليس هو بحسب هيئة الواحور والزخرفة ، ولا بحسب القوة ولا بالحمولة ، لأنه تلاحظ واطور قوة ماكينته قليلة وحمولته كبيرة ، وبهذا يكون مسيره قليل ، وتلاحظ حمولته تكون قليلة وقوته كبيرة، وسريع المسير ، ولكن لم يأخذ شحنة كافية مثل خلافه ، ولذلك جرى تقدير يوميتهم بالتعديل بحسب ما يسع كلا منهم ، ويستحسن بملاحظته السرعة واستقلال المسير ٠٠ » (٨٨) .

فإذا كان هذا النص ، يوضح ان الاطار الذي ارتضته الحكومة لاحتساب اجرة يومية الواحورات ، كان يتم تحديده على أساس الحمولة الصافية التي يتم نقلها بسرعة وفي أقل وقت ، فانه يوضح أيضا ان بناء وتصميم السفن كان يؤثر على كفاءة عملها واقتصاديات تشغيلها ، من حيث قدرتها على استيعاب الحمولات وتحقيقها عامل السرعة تبعا لقوة الآلات ، ومع ذلك تبدو ثمة ملاحظة هي أن قياس التطور في تصميمات السفن التجارية ، لا يمكن رصده من خلال البناء والقوة والحجم والسرعة والاستهلاك فقط ، رغم أنها أهم جوانب القياس ، وانما ينبغي أيضا رصد التجهيزات الفنية من الأدوات والآلات الملاحية التي تم ادخالها بالسفن .

(ب) الآلات والأدوات الملاحية :

برز من هذه التجهيزات الكرونومتر حسبما جاء في الوثائق ، ثم آلتى البارومتر والترمومتر على حد قول سرهنك أحد قادة السفن في البحرية التجارية المصرية ، ثم أشار البعض لأجهزة أخرى منها آلة السدس

(٨٧) الملحق رقم ٤ .

(٨٨) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، ملف ١٢٨٣ هـ ، وثيقة نمرة ١١٢ بتاريخ ٢ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) ، صور امر حالى صادر للمالية ، وسيتم تناول المزيد حول هذا الموضوع فى الفصل السابع ، عنصر « دور البحرية التجارية فى المأموريات الخاصة بالحكومة » .

والبوصلات والتلسكوبات ، ثم أدوات لقياس الزوايا وآخر لضبط الآلات ، بالإضافة إلى أدوات الإضاءة في الإشارات الليلية والغرائط البحرية وغيرها ، مما يساعد على سير وتأمين حركة السفن .

فالبنسبة للكرونومتر Chronometer (*) اعتبره البعض من أهم الأجهزة الملاحية التي تم اختراعها في القرن الثامن عشر ، وكان عبارة عن ساعة لقياس الوقت يمكنها تحديد خطوط الطول ، وقد ذكر سرهنك أنه كان من الساعات المستعملة عند الملاحين وفي كافة السفين ، وهو « ساعة محكمة الصناعة مضبوط الحركة » ، ويعتمد تشغيله على قياس المعدل الحراري للمنطقة التي تبحر فيها السفينة ، وذلك عن طريق عمودين من معدنين مختلفين هما النحاس الأصفر ، والصلب ، حيث تختلف درجة تمدد وانكماش كل منهما ، ويكونا متصلين ببندول خاص في الكرونومتر ، يعطي مؤشرا للمنطقة التي تتواجد بها السفينة عن طريق الحرارة أو البرودة التي تصله من العمودين ، وعن طريق ذلك يتم تمييز مواقع الرحلة (٨٩) ، التي يتم إثباتها في دفتر خاص بالسفينة « جرنال » ، لتكون مرجعا بعد ذلك .

وعلى الرغم من أن بنت بطوطة ، قد ذكرت ان الساعات الكرونومتر كانت تصنع في ورش ترسانة الاسكندرية في عهد محمد علي (٩٠) ، إلا أن وثائق البحرية التجارية في عهد سعيد باشا ، أشارت في نوفمبر ١٨٦٠ إلى ضرورة شراء ساعتين كرونومتر من تلك المستخدمة في سفن الشركة الشرقية P & O ، كما أشارت أيضا إلى أنه سيتم إرسال كرونومتر آخر موجود لدى المسيو ديرفيو لحساب المجيدة ، إلى إنجلترا لاجراء

John Harison

(*) الكرونومتر : تمكن من اختراعه جون هاريسون

١٦٩٣ - ١٧٧٦ المولود في يوركشاير ، وذلك بين عامي ١٧٣٦ ، ١٧٣٩ ، وكان اختراعه الأول وزن نحو ٧٢ رطلا ، ذو معدل حراري يتصل ببندول - الكرونومتر ، وكنت تجاربه للرضية عام ١٧٦١ ، ثم طرأت عليه تطويرات لاحقة ، وحل نهائيا بدلا من الساعات التي كانت عبارة عن زجاجات زمنية .

- الاسطول (مجلة) : المجلد ٣٣ السنة ١٠ ، أغسطس ١٨٦٢ ، ص - ص : ٦٢ - ٦٥ ، - الفونس حبيب صادق « تاريخ الملاحة » ، الاسطول : المجلد ٢٧ السنة ٩ فبراير ١٩٦١ ، ص : ٢٢ - ٥٥ محمود عبد الهادي : للمراف البحرية ، ص ص : ٢٠ ، ١٩ .

(٨٩) اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ص ص : ٢٥ ، ٥٦ .

(٩٠) بنت بطوطة : صفحات من تاريخ البحرية المصرية في عهد محمد علي باشا ، دنياط ، مصر ١٩٥٦ ، ص : ٨٥ .

اصلاحاته وضبطه (٩١) ، كما جاءت اشارات أخرى في الفترة اللاحقة حتى نهايات عهد سعيد باشا تنفيذ ارسال ومجيء كرونومترات أخرى الى ومن انجلترا بعد اصلاحها (٩٢) ، والاشارات على هذا النحو تكشف عن قصور في امكانية تصنيعها في مصر ، وكان ذلك من جراء الانتكاسة التي لحقت بالملاحه بعد عهد محمد علي ، ولكنها توضح أيضا الاتجاه لشركات الملاحه الانجليزية ، ويرجح أن ذلك كان نتيجة التفوق ، ونظرا لكون انجلترا موطن اختراع الكرونومتر ، أو أن ذلك كان جزءا من توجهات الادارة المصرية صوب انجلترا في أعقاب تعريبها الذي قصد به تنحية دور الفرنسيين .

أما في عهد اسماعيل فقد جاءت اشارة صريحة الى وجود امكانيات فنية وبشرية لديها القدوة على الاصلاحات والصيانة ، من ذلك ما ذكره سرهنك عن الاصلاحات البحرية في ذاك العهد « ٠٠ من أن نظارة البحرية وقتئذ ، رأت أن ساعات الكرونومتر الموجودة بكافة بوارجها تحتاج الى التصحيح في أغلب الاوقات لضبط أرسادها وحسابها في مدة اسفارها ، فقررت انتخاب أحد الضباط ، فالتخب الصاغقول اغاسي مصطفى قبودان شاهين . وسلمته جميع ساعات الكرونومتر في نحو ١٢٨٦ هـ / ١٨٦٩ م ، واضنرت منشورا تعلنهم بذلك ، فصارت تلك السفائن عند عودتها الى الميناء ترسل جميع ساعاتها له لتصحيحها ٠٠ » .

ثم يكمل النص ذاته إن ذلك لم يكن مؤقتا وانما رأى عبد اللطيف باشا ناظر البحرية حينئذ ، انه لتعميم الفائدة ، اصدر أمرا بإقامة عامود فوق سطح المدرسة البحرية ، وذلك لاجراء الاصلاحات دوما (٩٣) . ولا شك فقد كان ذلك نتاج عملي للجهود التي بذلت للنهوض بالملاحه المصرية في عهد اسماعيل باشا ، وتجدر الاشارة كذلك الى أن الجهود

(٩١) دار الوثائق (خدمات - مجدية) : سجل م/٨/١/٦ قيد التحريرات الصادرة عريبي افرنكي الادارة ، سائرة بتاريخ ٣ نوفمبر ١٨٦٠ ، من المدير الى الخواجة ييتون وكيل الشرقية P&O باسكندرية ، ص : ١٥٩ .

(٩٢) - : سجل م/٣/٤/٦ قيد تحريرات صادرة واردة عريبي الادارة ، وقم ١٣٥ في ١٣ جا (جمادى ثاني) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) وارد من رحي قبودان معاون القومانية الى المدير ، ص : ١٠ ، - سجل م/٨/١/٦ صادر الادارة ، سائرة بتاريخ ٨ مايو ١٨٦١ ، من المدير الى القبودان لورانس رذب مامور سفريه وايور جفته ، ص : ٢٨٩ ، - سجل م/٥/٤/٦ صادر ووارد عريبي الادارة ، سائرة بتاريخ ٧ نوفمبر ١٨٦٢ ، من وكيل القومانية الشرقية باسكندرية الى المدير ، ص : ٦١ ، - سجل م/٥/١/٦ وارد وصادر عريبي افرنكي ، بتاريخ ٢٠ نوفمبر ١٨٦٢ ، ترجمة خطاب بالفرنسية من مدير الوايورات للديرة الى وكيل القومانية الشرقية P&O باسكندرية ، ص : ١٢٤ .

(٩٣) اسماعيل سرهنك : مزج سابق ج ٢ ، ص : ٥٥ .

ذاتها اثمرت في تمكين ترسانة الاسكندرية من بناء السفن ، وان كان
جل اهتمامها قد انصرف الى الحربية على حساب التجارية ، حيث لم يشر
لهذه الأخيرة سوى للبخاريتين مسير وسجنود في أواسط عهد اسماعيل
باشا ، ولكن اوضحت عملية بنائها وجود قصور في امكانياتهما ازاء بعض
التجهيزات ، فقد قامت باستيراد « ماسورة » لكل منهما ، لم يكن متاحا
تصنيعها في مصر (٩٤) .

وازاء هذا التطور ، يمكن القول باستيراد بعض تجهيزات السفن
التي كان يجري تركيبها في الترسانات المصرية ، واذا كانت لم ترد اشارة
تصنيع الكرونومتر والأجهزة الأخرى في عهد اسماعيل باشا ، الا أنه على
الأرجح تبعا لاشارة بنت بطولة امكانية تحقيق ذلك ، خاصة وأنه تم في عهد
محمد علي ، وكان لا يزال بعض رجال بحريته موجودا في فترتنا ، وفي
مقدمتهم عبد اللطيف باشا ناظر البحرية وأحد مؤسسي الشركات البحرية ،
وكان قد تولى الاشراف على ترسانة الاسكندرية في أخريات عهد محمد
علي (٩٥) ، ومن ثم كان تبوأ هذه المناصب أمر النهضة البحرية ، بمثابة
استرداد لخبرات الماضي ، وساعدهم على ذلك التشجيع الخديوي .

أما اذا عرضنا لبقية نوعيات تلك الأجهزة التي زودت بها السفن ،
فقد كان البارومتر Barometer على حد قول سرنك « آلة معدة
لقياس ضغط الهواء » على أشكال متعددة منه ما يسمى البارومتر ذى
الطشت ، عبارة عن أنبوبة زجاجية مركبة على لوح من الخشب مقسم الى
أقسام ثم بارومتر فورتين كالسابق ، ولكنه سهل النقل ، وزجاجته مثبتة
بين قطع معدنية ، وله عضادة تتحرك بمسمار ، يرتفع الزئبق أو ينخفض
عند حدوث تغير الهواء ، ومنها البارومتر ذو المص ، من أنبوبة منحنية
ذات فرعين فرع طويل مفلق يقوم مقام البارومتر الأول ، والثانى مفتوح
ويقوم مقام الطشت » (٩٦) .

وعلى الرغم من أن البارومتر تم اختراعه في النصف الأول من القرن
التاسع عشر (*) ، الا أنه كان يخضع للتطوير الى أن وضعت أسسه

(٩٤) السيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٧١ .

(٩٥) ٥٠ محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٢٧ .

(٩٦) اسماعيل سرنك : المرجع السابق ، ج ٢ ، ص : ٥٩ هامش (١) .

Torricelli

والبارومتر : تمكن من اختراعه الايطالى تورشيل

تلميذ جاليليو ، واعتمد في اكتشافه على التغيرات التي تحدث للزئبق بفعل تغيرات الهواء ،
وقام بنشر ملاحظاته عام ١٦٤٥ ومات قبل جنى ثمار تجاربه ، فأكملها الفرنسى باسكال
Pascal ، واتم الاختبارات في ١٩ سبتمبر ١٦٤٨ م ، وتوالى التطويرات بعد ذلك حتى
عرف حاليا بالبارومتر الزئبقى Mercurial Barometer ، والبارومتر المعدنى =

القياسية التي توضع حركة المركز البارومترى للعواصف في أواسط القرن التاسع عشر ، حين شكلت حكومة هولندا عام ١٨٦٠ لجنة لمراقبة الهواء ووضع علامات للعواصف واقتدت بها إنجلترا عام ١٨٦١ وفرنسا عام ١٨٦٣ (٩٧) •

أما الترمومتر Thermometer فقد كان جهازا لقياس الحرارة باستخدام الزئبق ، وكانت أولى تجاربه عام ١٦٢١ م ، ثم طرأت عليه تعديلات كان أهمها من جانب « فارنهایت » في امستردام عام ١٧٢٠ ، وانتشر في أوروبا أوائل القرن التاسع عشر (٩٨) •

وإذا كانت السفن التجارية المصرية قد استخدمت هذه الأجهزة الوافدة من أوروبا موطن اختراعها ، فإنها استخدمت كذلك أجهزة ملاحية عرفها العرب من قبل ، ولكن جاءت بعد التطوير الأوربي ، ومنها التي السدس والبوصلة ، فآلة السدس Sextant التي كانت تستخدم في قياس اتجاه وارتفاع الأجرام السماوية ، أو بمعنى آخر مكنت الملاح من معرفة موقع السفينة بالنسبة لدوائر العرض عن طريق رصد الأجرام السماوية وقياس زوايا ارتفاعها فقد كانت تطويرا للاسترولاب Astrolabe الذي استخدمته الملاحة العربية (*) ، وجاء ذكره في المراجع الأوربية بعد ذلك في القرن الحادي عشر الميلادي ، واستخدمه هنري الملاح في منتصف القرن الخامس عشر الميلادي ، ومنذئذ شرعوا في التطوير باختراع آلات أخرى تستمد عملها من نظم الاسترولاب ، كآلة ربع الدائرة التي استخدمها الملاح البرتغالي ديجو جوميز Diego Gomez عام ١٤٦٢ ، وقد بدأ التطوير البرتغالي ريجيومونتانوس Regiomontanus عام ١٤٦٨ م ، ثم توالى الجهود إلى أن تمكن الانجليزى روبرت هوك Robert Hooke عام ١٦٧٤ م من اختراع جهاز متطور اعتبره البعض أساس نظرية السدس الحديثة ،

Aneroid Barometer = ويطلع عليه أيضا البارومتر الجاف • - الزيد : اسماعيل سرهنك : للرجع نفسه • ص : ٥٩ •
 - الاميرالية البريطانية : الفن البحري العام ، ج ٢ ، ص - ص : ١٣١٦ - ١٣٢١ •
 - محمد وسيم غال : مرجع سابق : ص - ص : ٥٥٤ - ٥٦٨ •
 (٩٧) اسماعيل سرهنك : للرجع نفسه ، ص : ٥٩ •
 (٩٨) نفس المرجع والصفحة ، - محمد وسيم غال : للرجع السابق ، ص - ص : ٥٦٥ - ٥٧٠ •

(*) يرى البعض أن الاسترولاب جاء ذكره قبل الميلاد في تسجيلات ابولونوس فيلسوف برجا ، عام ٢٤٠ ق م ، وهيباركوس عام ١٥٠ ق م إلا أن آراء أخرى ترى أن الاسترولاب آلة يونانية يمزى ابتكارها لدرسة الاسكندرية في القرن الثاني للميلاد ، وقد تم تطويرها على أيدي العرب واليهيم يمزى ابتكار الاسترولاب الكامل وكان عبارة عن قرص معدني مقسم إلى ٣٦٠ درجة ، وفيه أجزاء يقال لها « الملائكة » حلقة يعلق بها رأسيا ، =

ثم تمكن اسحق نيوتن Issac Neuton في تاريخ لاحق من تصميم وتقديم آلة السدس الحديثة Sextant ، وقد طرأت عليه تطورات أخرى ، كان أهمها على يد الانجليزى جون هادلى John Hadley عام ١٧٣١ م ، وقد كانت هذه الأجهزة خشبية ، ثم استخدمت المعادن ومن أهمها النحاس والبرونز أوائل القرن التاسع عشر (٩٩) .

أما البوصلة ، وهى التى أثير الجدل التاريخى حول موطنها الأصلي ، الصين أم بلاد العرب ، وإشارة دوائر المعارف الى غموض أصل مقابله الانجليزى Compass (*) البعيد عن اللفظ عند العرب « بيت الأبرة » أو « الحقة » أو « الدائرة » ، وفى الإيطالية Bussola ، فقد انتهى الدكتور أنور عبد العظيم فى نتائج تحقيقاته التاريخية ، الى أن العرب هم الذين عرفوا خاصية مغنطة الابن وقطع الحديد بحجر المغناطيس منذ القرن التاسع الميلادى ، على نحو يسبق أقدم نص صينى معروف لخاصية المغنطة بنحو قرن من الزمان ، وأن العرب والفرس قد استخدموا الأبرة المغناطيسية فى

« العروة » شبك فيه الحلقة « الكرسى » جزء بارز من المحيط « الضادة » نسطرة تدور من المركز على المحيط ، « الهندتان » وهما صليبتان صغيرتان قائمتان على الضادة بزوايا قائمة بكل منها لقب يقابل لقب الأخرى ، ثم « قوس الارتفاع » وهو البرسوم على ظهره الأجزاء ، ثم منطقة البروج التى عثر فيها غير متساوية بها أسماء الأبراج السماوية ، وتقوم نظرية العمل على أساس انبساط أشعة الشمس التى تلتقى بالقطبين وتبتعا لمروره بعد تحريك الضادة ، وما يقع عليه طرفها من الأجزاء يكون الارتفاع ، وقد عدلت الأشكال الحديثة فى آلة السدس ، كما استخدمت منها مبادئ عاكستين لفضلا عن استخدام المعادن والمعادلات الحسابية .

« د أنور عبد العظيم : المعارف البحرية وتطور الملاحة المصرية « تاريخ البحرية » ، ص - ص : ٢١١ - ٢١٤ .

(٩٩) للمزيد : نفس المرجع والمصادر ، - أحمد كمال الطوبجى : النقل البحرى (١٩٥٩) ص : ٦٠ ، - محمد كمال عباس اليندى : لمحات من تاريخ بعض الآلات والأجهزة البحرية ، الأسطول : العدد ٣٠ السنة ٩ نوفمبر ١٩٦١ ، ص - ص : ٥٨ - ٦٤ ، - محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ، ص ص : ١٩ ، ٢٠ ، - وشاح أحمد فهمى : « الجمع الملاحة » ، الأسطول : العدد ٧٣ السنة ٢١ فبراير ١٩٧٣ ، ص - ص : ٩٨ - ١٠١ .

(*) يذكر البعض أن أقدم تعليمات للملاحة صدرت باسم Compasso كانت عام ١٢٥٠ هـ ، وكانت خاصة بالملاحة فى منطقة البحر المتوسط ، كما أن أول من ذكر شيئا واضحا لديهم عن الأبرة المغناطيسية كان الكسندريكسا Alexander Necham سنة ١١٨٧ م ، وكان للملاحون قبل هذا التاريخ يسمون انها تشير الى النجم الدليل Lade Star ، ويعزون ذلك الى ما أسموه عاطفة الحب الشديد Falling in Love بين الأبرة وأقبح النجم .

« أحمد به الجندى : « صيغيات من التاريخ » : الأسطول : العدد ٢٠ السنة ١٩٥٧ ، ص : ٧٨ .

الملاحة لأول مرة ربما في القرن العاشر الميلادي ، ثم شرعوا في تطويرها ، الى أن كان التطوير الهام على يد أحمد بن ماجد في النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي ، وذلك بتجليس الابرة المغنطة على محور لتدور أفقياً فوق قرص دائرة الرياح ويثبت الجميع في « حقة » أو « صندوق » ، ثم انتقلت فكرة الابرة المغنطة التي كانت تطفو فوق الماء - وكانت تستعمل لدى العرب قبل تطوير ابن ماجد - الى أوروبا خلال الحروب الصليبية الأولى ، وتطورت الى ما يشبه حقة ابن ماجد لدى الإيطاليين في أوائل القرن السادس عشر الميلادي ، ولذلك فإن كلمة *Bussola* الإيطالية تعني « الحق » أو « الصندوق » ، وأطلقت على أول آلة عرفت من هذا النوع على يد الربان الإيطالي فلافيوجيولا *Flavio Gioia* بينما كان اللفظ الفرنسي *Calamite* ويعني البوصلة ، مقابلاً لما كان معروفاً قبل التطوير ، ويطلق على الضفدعة ، وتفسيره الصورة القديمة التي كانت تبدو عليها الابرة المغناطيسية التي كانت تثبت على عمودين في ماء ، وشابهت هيئتها الضفدعة ، ومن ثم فاللفظ الإيطالي هو المرادف لما عناه ابن ماجد .

أما بالنسبة للانجليزية *Compass* فليس بها نفس دقة مدلول اللغتين ، لأن العرب ميزوا مدلوله عن اللاتينية بقولهم أنه يقصد به خرائط كانت توقع عليها الاتجاهات البحرية في خطوط موازية لاتجاهات البوصلة ، ومن ثم لم تكن البوصلة ذاتها ، وإن ذلك كان مستمداً من نتائج عملها (١٠٠) .

وتذكر البحوث البحرية أن البوصلة كانت مقسمة الى درجات وأقسام ، كل منها يحدد اتجاهها الى موقع متميز في السير ، تبعاً لحركة مؤشرها من الشمال المغناطيسي ، وقد اعتبرها البعض وسيلة دقيقة لتحديد خط السير واتجاه الأغراض ، وخاصة بعد أن شهدت فنون الملاحة منذ القرن الثامن عشر استخدام العمليات الحسابية في قياس أدوات المسافة والسرعة (١٠١) ، وأن البوصلة قد ساعدت كثيراً في وضع الخرائط الملاحية منذ القرن الثالث عشر الميلادي ، وغدت مع آلة السدس والكرونومتر من أهم مستلزمات الملاحة البحرية (١٠٢) ، وبالإضافة الى ذلك فقد

(١٠٠) د. أنور عبد المليم : مرجع سابق ، ص - ص : ٢١٩ - ٢٢١ .

(١٠١) للزيد حول الطرق الحسابية لتسهيل البوصلة يمكن مراجعة : - الايمبرالية

الإيطالية : الفن البحري العام ج ٢ ، ص - ص : ١٦٠٦ - ١٦٠٠ .

(١٠٢) - أحمد كمال الطوبجي : النقل البحري (١٩٥٩) ، ص ص : ٥٩ ، ٦٠ .

- الفرنسي حبيب صادق : « تاريخ الملاحة » الاسطول : المجلد ٢٧ السنة ٩ ، فبراير

١٩٦١ ، ص : ٤٢ .

استخدمت السفن المصرية نظم الاشارات المتبادلة مع السفن (*) ، والتي تحققي قدرا من التفاهم الملاحي بين السفن في عرض البحر منعا للتصادم وكذلك قامت ادارتها باستيراد أدوات اضاءة ليلية لزوم تجهيزاتها .

وإذا كانت الترسانات والورش المصرية ، قد قامت بشراء هذه التجهيزات وتركيبها ، أو التصنيع لبعض ما يلزم ، إلا أن هذا العرض يوضح إلى حد ما ، الصورة التي بدت عليها السفن البخارية ، من حيث تصميماتها وتجهيزاتها الفنية ، وبما يؤكد السفن التجارية المصرية مع التطور العالمي ، واستفادتها من ذلك في فترتها .

رابعا : تزويد السفن بالوقود :

أبرز استخدام البخار أهمية توفير الوقود اللازم لتشغيل السفينة ، وذلك لكون الوقود مصدرا للحرارة التي ينتج عنها البخار من المراجل أو القزانات ، والذي يؤدي بدوره إلى تشغيل الآلات ، وقد كان الفحم هو المصدر الذي اعتمدت عليه السفن كوقود ، وبالإضافة إلى الفحم كانت توجد عناصر أخرى منها ما يستخدم لزيادة الطاقة الحرارية ، أو يستخدم لصيانة الآلات الحرارية وغيرها ، وتمثلت هذه العناصر في الزيت الطيب والشحم ، ونظرا لهذه الأهمية ، كانت مسألة توفير الفحم والعناصر الأخرى تستحوذ على اهتمام إدارة البحرية التجارية ، سواء من حيث تدبير مواطن الشراء أو الاستخراج ، ثم وسائل الامداد ، بالإضافة إلى مراقبة وترشيد الاستهلاك في السفن .

فبالنسبة لمسألة توفير هذه العناصر ، يبدو أن الزيت الطيب والشحم كان يتم الحصول عليهما من طرابلس الشام ، أو عن طريق موردين في الاسكندرية ، وذلك اعتمادا على وثيقة أشارت إلى ذلك بتاريخ ١٣ ذي القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) ، وقد أضافت أن الذي تم شراؤه من طرابلس ، كان أوجج عن الذي تم شراؤه في الاسكندرية ، وتورد تقييما لذلك رخص الأسعار التي تقل بنحو ٣٥ فضة (بارة) في كل أقة من الزيت ، وتشير الوثيقة ذاتها انه تم منذئذ الاستغناء عن شراء الزيت والشحم من الاسكندرية ، ويتم الشراء الموسمي من

(*) يمزى البعض استخدام اشارات الاعلام والرايات وفق نظم ملاحية محددة الى ويدال كتيهفلفت سنة ١٧٨٠ ، ثم طرات عليها بعض التعديلات ، وتجدر الإشارة الى أن لهذه النظم جداول يزود بها الملاحون ، وللزيد عن نماذجها .

- الادارية البحرية : الفني البحري العام ، ج ٢ ، ص - ص : ١٩٩ - ١٠٢٧ ،

طرابلس (١٠٣) ، علاوة على ذلك جلبت بعض كميات الزيت من العول الأوربية .

ولما كان كل من الشحم أو الزيت لا يعتبر أساس التشغيل البخارى مقارنة بالفحم ، كما أنهما أيسر نقلا وأقل حجما واستهلاكاً فى السفن ، هن ثم زاد هذا من قيمة تدبير الفحم لتلبية احتياجات السفن ، التى استلزمت انشاء مخازن على طول خط سير الرحلة البحرية ، لأنه وعلى حد ذكر الوثائق لم تكن مخازن السفن البخارية آتخذ من الاتساع الحجمى الذى يكفى لاستيعاب قدر استهلاكها إبان الرحلة الطويلة ، ولذلك كان يتم انشاء مخازن فى موانئ متوسطة تتزود منها (١٠٤) .

أما بالنسبة لتدبير الفحم اللازم ، فقد كان يتم تقدير الكميات المطلوبة عن طريق لجان من البحرية التجارية بأشراف مدير العموم ، ولما كانت الوثائق لم تؤكد توافر كمياته فى المناجم المصرية ، على الرغم من بذل جهود اكتشافه عام ١٨٤٤ على يد ليجارى بك بالقرب من ادفو فى صعيد مصر ، فإن عدم الجدوى الاقتصادية (١٠٥) ، جعلت الأنظار تنصب الى شراؤه من الخارج ، وهو ما كان يتم بالفعل فى عهدى سعيد باشا وإسماعيل باشا ، ولكن مع ملاحظة ان البحرية التجارية شرعت فى عهد أخيرها فى البحث عن مناجم لها فى الأملاك العثمانية .

كانت غالبية الفحم المشتري من الصنف المعروف « نيوكاستل » وكانت أنواعه تسمى « هرثل » ، « روست هيل » (١٠٦) ، وكانت تشير الوثائق لهذه الأصناف أحيانا بمسميات « بكاريهارثل » ، « دويستهارثل » ثم « بورسهارثل » بينما كانت تورد علاوة على صنف النيوكاستل ، صنفا آخر يطلق عليه « الكريف » .

وقد كان متبعاً للحصول على هذه الأصناف أو الأنواع ، أن يتم التعاقد مع موردين سواء كانوا أفراداً أو شركات ، بموجب عقود توقع بين الطرفين وفق شروط محددة ، وقد أبرز ذلك أحد تلك العقود ، وهو الذى تم توقيعه بين الشركة العريضة والسيو برسنج حلاجيان بتاريخ

(١٠٣) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة رقم ٧١٣١ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ، قرار مجلس إدارة القنصلية العريضة (١٠٤) المصدر نفسه .

(١٠٥) محمد فتحى عوض الله : قصة الفحم فى مصر ، دار الكتاب العربى للطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص : ٥٣ .

(١٠٦) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/٣/٤ قه التحريات الصادرة عريش الرنكى ، كفرة ٥ بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٧٩ هـ (سبتمبر ١٨٦٢) من مدير الوابورات المصرية الى عثمان قيودان معاون الوابورات المصرية ، ص : ٣٣١ .

١٧ شهر ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) ، وجاء في تسعة بنود وخاتمة (١٠٧) ، تضمن البند الأول تمهيد المورد بتوريد كمية القمح موضع الاتفاق خلال فترة زمنية محددة طبقا لدفوعات شهرية ، وكانت الكمية ستة آلاف طونولات يتم توزيعها خلال عام من تاريخه ، بواقع خمسماية طونولاته كل شهر ، وتتم المطابقة للكمية الموردة كل أربعة أشهر للتأكد من انها كانت ٢٠٠٠ طونولات .

أما البند الثاني ، فكان يحدد الأصناف والأنواع ، ومقادير كل منها ، وما يتعلق بإجراءات تسليمها من أمور إدارية ، وقد جاء به أن القمح المطلوب يكون مغربلا ، خالصا من الشوائب ، نصف الكمية من صنف الكرديف والنصف الآخر من النيوكاستل ، وأن هذا الأخير يكون من المادان المسماة بكاريهارتلي وويستهارتلي وبورسهارتلي .

وفيما يتعلق بالإجراءات فيجب أن ترسل بوليصة الشحن وبرفقتها شهادة تؤكد صحة الأصناف الواردة ويتم تسليمها لممثل الشركة ، وتؤخذ من فني الشركة الايصالات الدالة على الاستلام والمطابقة .

وقد تضمن البند الثالث التأكيد على ان التسليم يكون في مخازن الشركة ، ومن ثم يتحمل المورد كافة مصاريف النقل ، وكان يتم مراعاة ذلك عند احتساب سعر التوريد ، وقد جاء في البند الرابع ان السعر في هيئة الحاملة كان باعتبار الطونولات الانجليزية وثمن الواحدة أربعون شلن ، أما الدفع فقد أشار له البند الخامس بأن يتم في خلال ثلاثة الى خمسة أيام ، ثم نظمت البنود التالية الإجراءات القانونية التي يتم اللجوء اليها عند حدوث منازعات ، حيث يتم الاحتكام الى مجالس التجار العثمانية ، وأنه من حق الشركة فسخ العقد من جانب واحد ، اذا وقعت أحداث دولية تحول دون التوريد ، مع عدم دفعها ما تبقى من اثمان .

أما اذا أريد التجديد فيتم الاخطار من الطرف الذي يرغب في ذلك قبل انتهاء الفترة بشهرين ، ويتم التجديد باتفاق الطرفين (١٠٨) .

(١٠٧) - عريضة محظلة قرأها المجلس ، ترجمة كونراتو موقع بين الشركة العريزية والخواجة برمنج حلاچيان بتوريد القمح . بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) .
(١٠٨) المصدر نفسه : ويلاحظ استمراره في التوريد بعد ذلك لسفن مصلحة وابورات اليوسنة الخديوية ، وان كان قد انخفض سعر الطونولات الى ٢٩ شلن ، كما أشار المقدم الى دفعه ثمانين عشرة آلاف جنيه .

- ديوان ممية سنية : مختلفة ٤٨ معية تركي ، ترجمة وليقة باللغة التركية رقم ٤٨/٤ بتاريخ ٥ محرم ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧١) من بارمنج حلاچيان الى الملية .

فاذا كان هذا التعاقد قد تم مع أحد الموردين للعزيزية ، فان الشركة ذاتها قد شهدت تعاقدات مع آخرين ، ففى وثيقة بتاريخ ٢٥ صفر ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) جاءت التفاصيل التالية (١٠٩) :-

بارة قرش	أقة تونيلاطة		
٣٦	١٢٢٨٥٢٣	٧٧٠	٧٢٢٧
	مشتراة بواسطة توكيل الشركة فى		
	لندن بمعرفة الوكيل عبد الحميد بك		
	بارة قرش		
	سابقا ، ثمن التونيلاطة ٢٩		١٦٩
٠٢	١٠٠٠٢٨٠	٥٣٥	٥٨٨٣
	ثمن ونبولون ومصاري فحم وردة		
	الخواجه يعقوب منشه فى غاية جا		
	(جمادى ثانى) ١٢٨٣ هـ بما فيه		
	بارة قرش		
	القومسيون ١٢		١٦٥٤٥
	بارة قرش		
	التونيلاطة ٤		(١٧٠)
٣٧	٥٥٣٥٧٦	١٣١	٢٨٥٧
	فحم مشتري بمعرفة الشركة بالاسكندرية		
	من الخواجه وكسن		
٣٢	٧٠٣٧٥٥	٥٩١	٥٠٢٢
	فحم مشتري بمعرفة الشركة بالاسكندرية		
	من الخواجه باركر وشركاه		
٣٣	١٥٨٥١٥	٤٤٥	١١٤٤
	فحم مشتري بمعرفة الشركة بالاسكندرية		
	من الخواجه وكسن		
٣٠	٥٩٥٢٣	-	٤٤٠
	مشتري من الخواجه بولاك		
٣٠	٢١٠٤٤٠	١٧٤	١٥٥٤
	مشتري من الخواجه سينادنيوه		
٣٥	٥٠٣٥٣	-	٣١٣
	مشتري من الخواجه بولورج		
١٢	٧٨٠٥٥	٧٩٠	٥٧٦
	مشتري من الخواجه بولاك		

وبالاضافة الى هذه التفاصيل وجدت اشارات لخواجهات آخرين منهم تنكردى لامبير ، ديرفيو ، اوبنهايم فورج وشركاه ، كذلك اشارات اخرى

(١٠٩) - عزيزية : محطة الوايزرات (٤) ١٨٦٩/٦٨ . ملف صفر ١٢٨٥ هـ .
 كحول بيان القسم للمشفى لزوم وايزرات الميزية فوت ١٥٨٣ =
 (*) كانت توزعها الوثائق (٥) وهى رمز الى نصف القرش - الذى كان ٤٠ فضة
 او بارة - ومن ثم = ٢٠ بارة .

الفحم بالممارسة في توكيل طرابلس الشام (١١٠) ، وتزود السفن
بالفحم من مخازن الشركة الانجليزية P & O في بومباي وعدن وراس
الرجاء الصالح وجبل طاق أثناء الإبحار المؤقت (١١١) ، حيث لم تكن
توجد مخازن للبحرية المصرية .

الملاحظ من هذا جميعه عدة أمور منها : أولاً : في غيبة وجود انتاج
مصري ، كانت عمليات توريد الفحم مجالا يحتكره الأجانب ، ثانياً : أهملت
ظروف الاستخدام البخاري السماح بتحويل الوكلاء الملاحين امكانية اجراء
الشراء ، وذلك لتخزين الفحم في عدة موانئ ، وكما هو معلوم فإن الفرمانات
السلطانية كانت تمنح البحرية التجارية الحق في انشاء مخازن لها في
الأملاك العثمانية ، وكذلك اعفاء الفحم من دفع الرسوم الجمرية في
موانئها (١١٢) .

ولما كان الفحم يمثل مسألة جوهرية ، وبدت الحاجة اليه ماثلة في
الأرقام الكبيرة التي احتاجتها السفن البخارية ، من ثم حاولت الادارة
تنفيذ اجراءات تستهدف ترشيد استهلاكه من جانب ، والعمل على توفيره
محلياً من جانب آخر .

ففي الجانب الذي كانت له آثاره الإيجابية في ترشيد الاستهلاك ،
كان المتبع هو اجتماع لجنة فنية من مدير العموم ومفتش الواحزات
والباشمهندسين وبعض المهندسين وذلك لتحديد معدلات الاستهلاك من
المقادير اللازمة للاستهلاك كل ٢٤ ساعة حسب قوة كل سفينة على
حده (١١٣) ، وعن طريق ذلك كان يتم تقدير المطلوب لكل رحلة بحرية

(١١٠) - المصدر نفسه ، - (مجدية) : سجل م/٨/١ قيد التصفيرات الصادرة
عربي أفندي ، بتاريخ ٢١ يوليو ١٨٦٠ من المدير الى الخواجات ديرليو بريسيليا ، -
لمرة سائرة بتاريخ ٢٢ صفر ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى الخواجة ليرمن
بالاسكندرية بخصوص توريد فحم ، ص ص : ٣١٧ ، ٣١٨ .

- سجل م/٣/٤/٦ ، بتاريخ ١٠ أغسطس ١٨٦١ ، من الخواجات ديرليو الى المدير ،
ص : ١٤ . - سجل م/٥/٤/٦/١ بتاريخ ١٦ ديسمبر ١٨٦٢ من الخواجات باركر وشركاه
للمدير ، ص : ٧٠ .

(١١١) - (ديوان معية) : دفتر ١٨٨٤ أوامر ، رقم ٣٥ بتاريخ ٢٦ رجب ١٢٧٢
(مارس ١٨٥٦) أمر كريم الى ديوان عموم بحرية بخصوص دفع أثمان فحم للشركة
بالشرقية ، ص : ٧٠ ، - (مجدية) : سجل م/١/٢/٦/١ ، بتاريخ ١٥ شعبان ١٢٧٧ هـ
(فبراير ١٨٦١) من المدير الى إبراهيم واصل قبودان سنواري وابو حجاز في عدن ،
ص : ١٣ .

(١١٢) دار الوثائق (محفوظات الميزية) : « فرمان تأسيس المجدية » و « فرمان
تأسيس الميزية » .

(١١٣) عن مقادير استهلاك كل سفينة من الفحم في ال ٢٤ ساعة ، يمكن مراجعة
ملحق رقم (٤) (بيانات السفن) .

تبعا لفترتها الزمنية (*) ، وتتم مراقبة هذه الأمور من خلال سجلات ودفاتي الوكلاء واخطاراتهم لديوان العموم ، أما بالنسبة للسفن فكانت توجد سجلات عهدة ، ثم دفاتر يومية توضح بيان تفاصيل الاستهلاك تبعا لساعات التشغيل لكل يوم على حدة ، ويمتثلها قائد السفينة ، وكانت مراجعة المعدلات تتم بمعرفة اللجنة كل ٦ شهور (١٩٤) .

وقد وجدت بعض التعليمات التي كانت تصدرها الادارة لترشيد استهلاك الفحم والزيت والشحم ، منها التنبيه على قادة السفن باستخدام الأبرعة في حالة وجود رياح « مواتية » تدفع السفينة للسور بسرعة تقارب سرعة الراجور ، وفي هذه الحالة لا يتم تشغيل الماكينة ، حيث كانت السفن تجمع بينهما معا ، وكثيرا ما كانت توصيهم بالاقبال من تشغيل الماكينات ، ولكن بما لا يترتب عليه تأخير في الرحلة .

وقد قررت جمعية الشركة المصرية في سياحة السفن تشجيعا لأطقم السفن في هذا الجانب ، أن ما يتم توفيره من استهلاك الوقود وبدون تأخير أو تقصير في العمل ، كانت تخصص منه نسبة يتم توزيعها على الطاقم (١٩٥) ، وقد استمر ذلك في العزيزة ، وقد سبق تناوله في الأجور والمكافآت ، وكان هذا من شأنه الاقلال من استهلاك الوقود من جانبيه ، وحصول العاملين بالسفن على مكافآت مادية تدفعهم للمزيد من العمل من جانب آخر .

أما بالنسبة لمحاولة توفير انتاج الفحم لحسابها ، فانها لم تكن سوى مجرد محاولات لم تكفل بالنجاح ، وقد اعتمدت في مجملها على كون البحرية التجارية المصرية من المشروعات المصرية التابعة للعثمانية ، ومن ثم تمت الموافقات الشاهانية على بحثها عن الفحم في الاملاك العثمانية ،

(*) على سبيل المثال كان استهلاك البخارية « حجاز » عن الفترة من اول أغسطس ١٩٦٠ الى ٢٨ أبريل ١٨٦١ اى منذ توجهها الى يومية الإصلاح وحتى عودتها للسويس ١٠٠٤ قنيطرة اجم ، اياها ١٢١ بالسفينة . ٢١٨ عند قيامها من السويس . ١٥٠ من عدن ذهابا ، ٢٥٠ من يومية ، ١٦٥ من عدن ايابا . - دار الوثائق (عجيبة) : سجل م/١٢٨/١ ، نمرة ٢٧٦ بتاريخ ١١ ج (ذي القعدة) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى سكرتري واليوز حجاز ابراهيم واسهل قبوله . (١١٤) - عزيزة : محفوظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، ملف قرارات ١٢٨٥ هـ . وثيقة نمرة ١٧/٣١ بتاريخ ١٢ ذي القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) قرار مجلس ادارة العزيزة . (١١٥) - : المحطة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع اول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٢) ، قرار جمعية التومانية المصرية - الهند الخامس . القرار الجمعية الجمهور بقمه . - وثيقة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ، قرار جمعية القومانية المصرية .

من ذلك حصول الشركة العزيرية على فرمان سلطاني أواسط ١٢٨٣ هـ (١٨٦٧) ، بالموافقة على استخراجها الفحم من موضع يقال له « درائيتا » بالقرب من سلاتيك ، بامتياز لمدة تسعين سنة (١١٦) ، وقد جاءت هذه الموافقة أثر مكاتبات من اسماعيل باشا الى كامل بك « القبوكتخدا » والباب العالي ، بإدائها لهذا الغرض في ١٠ جمادى ثاني ١٢٨٢ هـ (أكتوبر ١٨٦٥) (١١٧) ، وقد جاءت أخبار هذا المعلن أنه كان من الفحم الحجري . وقد كشف عليه بواسطة ذوى المعارف من المصريين ومعهم بعض الانجليز ، ووجد أنه يكاد يساوى في جودته فحم نيوكاستل ، وذلك حسبما ذكره شريف باشا في تقريره الوارد بالوقائع المصرية في ١٧ يونية ١٨٦٧ . والذي بناء به أيضا رآيه بأن هذا المعلن لا يمكن انكار فائدته للشركة (١١٨) .

ومن المرجح أن الشركة على الرغم من ذلك ، لم تتخذ الاجراءات الفورية لاستغلال المنجم ، لأنها بعد نحو العام من الموافقة السلطانية ، شرعت تتداول في امكانية استخراجها ، وهذا اتضح من تقرير مجلس الادارة في اجتماعه بتاريخ ٣ يناير ١٨٦٨ ، الذي أرجأ بحث الموضوع لاجتماع الجمعية العمومية التي قررت انه يمكن استخراج الفحم بتلك الجهة ، وأوضح قرارها ان انتاجه يبلغ نحو ألف تونيلاطة يوميا وان مصاريف تشغيله نحو ٣٥٤٠٠٠ ليرة ، وبينها ٥١٠٠٠ تكلفة أربعة وابورات وطلبيات وعربات وجنازير وغيرها ، ثم ١٢٠٠٠ مبانى والمنشآت للعمال ، ٢٦٣٠٠ تكلفة انشاء سبكك حديدية بطول عشرين ميلا وبها ثلاث وابورات ومائتا عربة نقل ، وأخيرا ٢٨٠٠٠ عمارة اسكلة ، أى لاصلاح وتصير الميناء ، بينما قدر الايراد السنوى بنحو ٢٧٠٠٠٠ ليرة .

ولما رأت الجمعية العمومية كثرة المطلوب ، قررت تأجيل التنفيذ الفوري ، وطالبت بتشكيل لجنة للبحث والدراسة من مهندسى الأشغال العمومية ، ويلاحظ انهم كانوا من بين أعضائها أى المساهمين بالشركة ، ولذا كان قرار الجمعية أنهم يعملون مجانا خلال شهر واحد من الفحص ، على ان يعرض تقريرهم على جمعية عمومية تالية تعقد فوق العادة (١١٩) .

(١١٦) دار الوثائق - خدمات - عزيرية : المخططة الأولى : وثيقة : نسخة ٢٩ بتاريخ ٢٥ هـ (ربيع القعدة) ١٢٨٢ هـ (مارس ١٨٦٧) من الداخلية الى غنوم القومانية العزيرية . (١١٧) د. شوقي الجبل : الوثائق السياسية ٥٠ : ص ٢٨٠ . (١١٨) دار الوثائق (محافظ الأبحاث) : مخططة ١٣ وقائع ، ملف وابورات ، مستخرج عن الوقائع المصرية العدد ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية ١٨٦٧ . (١١٩) - خدمات - عزيرية : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٨٦٩/٦٨ : ملف قرارات ١٢٨٤ هـ ، وثيقة نسخة ٥٩٧٩ بتاريخ ٩ رمضان ١٢٨٤ هـ ٣ يناير ١٨٦٨ . مستخرج اجتماع مجلس ادارة العزيرية وفي المصدر نفسه كانت هذه اللجنة تتكون من ، فيجرى بك ، وعمل =

وقد مضت الاجراءات في تشكيل لجان وانتظار تقارير دون اتخاذ خطوات عملية نحو تمويل المشروع ، ولذلك لم ترد اشارة للتنفيذ ، حيث اوضحت قرارات الشركة التالية سوء مركز الشركة المالي ، الامر الذي سبب بها نحو اقلال النفقات نظرا لما أصابها من خسارة في اعقاب انتكاسة القطن ، علاوة على سوء الإدارة ، ولذلك تم تشكيل قومسيون شرح في تقريره المؤرخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) الأوجه التي تم التوفير من خلالها ، وكان ما يخص الفحم منها مبلغ ٣٦٠٠ جنيه لفروق في أسعار التوريد ، لأنهم كانوا يشترونه بالممارسة ، بينما أجرى القومسيون ذلك بالمناقصة ، ١٦٠٥٠ ج في تكاليف النقل نتيجة عدم استخدام السكك الحديدية بين الاسكندرية والسويس والقاهرة ، وقد استعاض عن ذلك بوابورات الانجرارية وانفشاء مخازن في بورسعيد والسويس تزود منها السفن مباشرة ، أو تنقلها للموانئ الأخرى ثم ٤٠٠ جنيه عما يمكن توفيره من أجرة كانت تدفع للقبائية الذين كان يتم استئجارهم من الخارج والامتناعضة بتعيين أعداد منهم ضمن عمالة الشركة ، وقدر القومسيون أن هذه البنود مع آخر خاصة بالزيت الطيب والشحم تبعا لفروق الأسعار ، قد وفرت مبلغ ٢٥٧٠٠ جنيه (١٢٠) .

وإذا كانت ثمة ملاحظات يمكن الوقوف عليها فهي كما يلي : -

أولا : أنه وجد بالفعل تشجيع خديوى وسلطاني للبحرية التجارية فيما يتصل بالفحم والتجوين ، وهو ما نلاحظه سواء في الاعفادات الجمركية أو امتيازات إنشاء المخازن ، أو المناجم ، وبالمناسبة فقبل الحصول على امتياز فحم سلاطيك ، بذلت محاولات مصرية للبحث عن الفحم في الحديدة باليمن ، وذلك اثر اشاعة عن وجوده ، وأرسل اسماعيل باشا لهذا الغرض رسالة الى والى اليمن في ١٠ جنادى الثانية ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) يرجوه تسهيل مهمة البعثة التي أوفدت على باخرة خاصة برئاسة أمين بك ، وكذلك أرسل في التاريخ ذاته مكتابة مشابهة الى اسماعيل صادق بك قائده العساكر المصرية بالحجاز للمساعدة (١٢١) ، وقد قرر أحد الباحثين أنه ثبت عدم وجود الفحم ومن ثم اتجه للشراء من الخارج (١٢٢) ، وهذا يكشف عن الجهد الخديوى في اهتمامه بشئون السفن .

= الهندى عيسى ، وقد كانا ضمن لجنة الفحص الأولى ، ثم ضم لهما كل من السيد بك أهلة ، على بك راجب ، ابراهيم الهندى للويسل ، مسيو موتشكور ، مسيو دولاك .

(١٢٠) — : بيان ما وفره القومسيون (١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ) .

(١٢١) د. شوقي الجمل : الوثائق السياسية ٥٥ ، ص : ٤١٩ .

(١٢٢) سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٨٣ .

ثانياً : عمليات الشراء ذاتها التي كانت تتم بالممارسة ، ومع غالبية أجنبية وينون اجراء مناقصات ، تكشف عن ممارسات ادارية خاطئة ، فهذه الممارسات كانت تتم بأسعار أعلي ولم تكن لها ضرورة ملحة ، لأن الكميات كان يتم تقديرها سلفاً ، ولا يعاد النظر في معدلات استهلاك السفن الا كل ستة أشهر ، أى توجد فترة زمنية كافية لاجراء المناقصات ، ومن ثم كان هذا الاجراء يمثل خسارة للشركة وكسبا للموردين ، وليس أدل على ذلك أكثر مما يورده التقرير ذاته بالنص بالتالى : -

« ... الذى حسبنا مشتراه من صنف الفحم بمعرفة النظارة فى اسكندرية أربح من ما صار مشتراه من توكيل لوندرة (لندن) ومع ما حسبنا اجسامه بمعرفة الخواجه يعقوب منشبه بالتوصية ، فى كل تونيلاطة ستة شبلن تقريبا ، وأرجح مما صار أخذه من الخواجه بارسنج بالابنتانة وأدبر فى كل تونيلاطة ٤ ، ٥ شبلن تقريبا ... » (١٢٣) .

ثالثاً : أن سوء الادارة يكشف عن امرين : اما الجهل بما تتطلبه ادارة مثل هذه المشروعات وذلك لقلة الخبرات المكتسبة لحداثة عهد تنفيذها فى مصر ، ولكن هذا موضع تحفظ لأن القومسيون الذى أقدم على اجراء الاصلاحات ، كان من تشكيل الجمعية العمومية ، ومن ثم فالرأى الأرجح أن المسئولين عن أمور الوقود لم يكونوا ذوى الكفاءة ، وحتى هؤلاء الكفاء جاءوا فى وقت كانت تسيير العريضة صوب التصفية .

وأما الأمر الثانى الذى يمكن الوقوف عليه بجداه فهو رضوخ الادارة للقرارات الأجنبية ، أو بالأحرى بدلا الأجانب محتكرين توريده الفحم ، ونحن ثم كالتى لديهم القدرة على التحكم فى أسعاره ببعض التنسيق فيما بينهم ، وساعدتهم على ذلك فشل الادارة فى خلق المنافسات بينهم لصالح البحرية التجارية نتيجة عدم ابداءها على اجراء مناقصات تشارك فيها عدة أطراف ، بالإضافة الى عدم وجود انتاج مصرى يتيح القدرة على المنافسة .

(١٢٣) دار الوثائق : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، يسان ما وقره قومسيون الادارة ١٣ فى القعدة ١٢٨٥ (فبراير ١٨٦٩) .

ثانيا : السفن الأخرى

لم يقتصر العمل الملاحي على السفن البخارية والوابورات ، وإنما وجدت وحدات أخرى تعمل في البحر والنيل ، وهذه الوحدات تنسوي على وجه العموم تحت مصطلح السفن بمعنى السفن ، ولكن كانت لها خصوصية التجديد النوعي المستمد من التصميم ، ولتوضيح ذلك نشير الى السفن البخارية مثلا ، كانت تتنباه بعض أحجامها ومن ثم اشكالها ، وذات الشيء بالنسبة للوابورات ، وكان ما يميز كلا منها هو الاسم الذي يتم الملاقة على الوحدة البحرية أو النيلية ، وفي النهاية فكلهما نوع واحد سفينة بخارية أو وابور نيل ، تتحدد اشكاله تبعا للأحجام .

أما بالنسبة لهذه السفن فإن التشابه هو الذي يسود كل نوع مع اختلاف الأحجام ، ويصبح هذا وبما يتصل به من القوة والتجهيزات هو الذي يميز كل نوع على حدة ، مثلا النيلية ليست هي الصنول أو القارب أو السنوك أو الفلوك أو غيرها ، كما أنها ليست الوابور أو السفينة البخارية ، وذات الشيء بالنسبة لأغراض تشغيلها وبطاق عملها فبعضها للبضائع أو الركاب أو هما معا ، كما قد يوافق البحر تشغيل بعضهما والنيل البعض الآخر أو هما معا ، بالإضافة الى ذلك طريقة التشغيل فقد يكون بعضها بخاريا أو شراعيا ، يتحرك مستقلا أو مقطورا بالسفينة أو الوابور ، وهذا بالطبع علاوة على أحجام وتصميمات كل منها ، ومع ذلك فإن هذه الأنواع تشترك في نقاط تعترض بحثها ، في مقدمتها عدم وجود معلومات كافية عنها فيما تهم مطالعته من وثائق ، ثانيا : جاءت بعض هذه الأنواع بمداخله فيما بينها أحيانا لدرجة قللت من مستوى التمييز ، ثالثا : جاءت اشارات صريحة لاستخدام بعضها في البحرية التجارية المصرية بشقي نشاطها البحري والنيل ، والبعض الآخر جاءت اشارة لتعامله مع البحرية التجارية ، ولكن أملت الضرورة العلمية محاولة فهم ماهيته ، ولذلك يتم تناول هذه السفن تبعا لأبجدية أنواعها . ومع ملاحظة وجود أنواع ومسميات أخرى لا يشملها هذا التصنيف البحثي ، لعدم ورودها في وثاقه .

تجمع ذهبيات وذكر النخيل أنها نوع من السفن المخصصة لنقل المسافرين (١٢٤) ، أما كلوت بك فقد ذكر أنها مراكب كبيرة يختلف طولها من أربعين الى خمسين قدما ، وعرضها من ١٢ الى ١٥ قدما ولها شراعان لاتينيان (*) ، وهي تسير بالمجاديف ، ويعدل عدد نوتيها عدد ما فيها من المجاديف ، فالذهبيات الكبيرة تحتوى من ثمانية عشر جداغا الى عشرين ، وتصلح في الأصل لنقل البضائع زمن التحاريق ، ويؤخرها غرقتان أو ثلاث للمسافرين ، ولكنها لا تقبل من هؤلاء الا من تكون الأعمال التجارية باعث سفرهم ، ويؤثرون بسببها الأمن والراحة على السرعة في الوصول للجهة المقصودة (١٢٥) ، وقد أضافت د. سعاد ماهر أنها كانت ذات مؤخرة أعلى وأعرض من المقدمة ، ويتم زخرفة جوانبها ، وقد كانت تستخدم قديما ، أما بعد ذلك فقد غدت كمنازل نيلية (١٢٦) ، ومن ثم يمكن القول بأن حجمها ونوعية تصميمها كانت تناسب المسافرين من خلال تجهيزها بالفرف ، كما أنها تعمل بالملاحة النيلية عن طريق الأشرعة والمجاديف ، أما مسألة استخدامها فليست اشارة كلوت بك كافية للحكم على أنها كانت لنقل البضائع ، وانما الأرجح المسافرين بمشحولاتهم الخفيفة وليست التجارات الكبيرة المستقلة للتجار ، كما أن عدد أفراد طاقمها بين ١٨ ، ٢٠ فردا .

وفي الوثائق جاءت الاشارة الى تصنيع الذهبيات في ترسانة بولاق ، كما أنه كان يتم الاهتمام بشكل مظهرها على وجه الخصوص ، وذلك لتوافق انتقالات المسافرين ، من ذلك الارادة التي صدرت من عباس باشا في سعيه باشا بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٦١ هـ التي ذكر فيها : -

« بلغنى أن دولتكم قد عملتم ذهبية جديدة في مصنع بولاق المشهور لعمل الذهبيات البحرية ، فقالوا لنا أن هذه الذهبية صنعها جميل وشكلها لطيف ، فأريد أن أرى مهارة صنعها ولطافة شكلها .. ثم أعيدها بلا تأخير .. » (١٢٧) .

وقد وجدت اشارات وثائقية الى أن الذهبية كانت تعمل في نقل الركاب والسباح في المسافات القصيرة والطويلة ، ففي الوقائع بتاريخ

(١٢٤) إدريش النخيل : مرجع سابق ، ص : ٥٠ .

(*) أى مثلثة الشكل

(١٢٥) كلوت بك : كلمة عامة الى مصر ، ج ٢ ، ص : ٦٧٤ ، ٦٧٥ .

(١٢٦) د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٢٤٣ .

(١٢٧) محمد علي : مصدر سابق ، ص : ١٢٨ ، ١٢٩ .

١٤ مارس ١٨٧٦ ، أنه كانت توجد ذهبية تعمل بين يولاق الدكرور والبدرشين ، فتبحر من أولاهما الساعة الثامنة صباحا ، ومن ثانيتهما الثانية بعد الظهر ، كما وجدت أخرى لأجل تعدي النبل عند حلوان (١٢٨) .

وفي اشارات واثاق الانجرارية ما يفيد ابحار ذهبية تمتلكها المصلحة من أسبوط الى أسوان بعد أن تم تخصيصها لسفينة غردون باشا حكمدار السودان ، وذلك في نوفمبر ١٨٧٧ ، وقد اشارت الوثيقة ذاتها الى أنه كان يتم جرها بواسطة المحمودية ، وقد نبه على سوارى الوايور بالانتظار في أسوان ريثما يصل المسيو جاتسن باشمهندس السكك الحديدية السودانية لتوصيله الى أسبوط (١٢٩) ، ومن هناك يستقل السكك الحديدية .

ومثلما أشير الى قطرها بالوايور ، اشارات وثيقة أخرى تاريخها ٤ محرم ١٢٩٤ هـ (يناير ١٨٧٧) صادرة من الترسانة المصرية (الانجرارية) الى ديوان عموم مصلحة وابورات البوطة الخديوية - لتخصيص الذهبية الموجودة بالانجرارية لانتقالات عمر باشا لطفى مفتش أقاليم قبل وأنه تم قطرها بالوايور المعين للتفتيش (١٣٠) .

ولعل هذه الاشارات تكشف عن أن الذهبية كانت تجهز لنقل المسافرين ، وكذلك لكبار الشخصيات ولم تكن بخارية وانما كان يتم قطرها بالوايور ، أما نطاق عملها فكان النيل ، ولم توجد ثمة اشارة لاستخدامها في الملاحة البحرية ، ولعل استخدام الوايور في قطرها ، ما يثبت استفادة الذهبيات من التطور الذي تم في عالم الملاحة ، وان كان ليس مباشرة ، وانما بطريقة غير مباشرة في تحقيق عامل السرعة باستخدام القطر (٥) .

(١٢٨) الوثائق المصرية : العدد ٦٤٨ بتاريخ ١٦ صفر ١٢٩٣ هـ / ١٤ مارس ١٨٧٦ .

(١٢٩) دار الوثائق (خدمات - مصلحة وابورات البوطة الخديوية) : سجل م/٣٧/٢٧ ج ٢ . واداء الفروع . لديوان عموم مصلحة وابورات البوطة الخديوية بالاسكندرية ، رقم ٣١٧ في ١٧ جا (جمادى ثاني) ١٢٩٥ هـ (يونيو ١٨٧٨) من الترسانة المصرية الانجرارية الى ديوان عموم ، ص : ٧٥ .

(١٣٠) - : سجل م/٣٧/٢٥ واداء الفروع ، رقم ٧٧٨ بتاريخ ٤ محرم ١٢٩٤ هـ (يناير ١٨٧٧) من الترسانة المصرية الانجرارية الى ديوان عموم مصلحة البوطة الخديوية بالاسكندرية ، ص : ٦ .

(٦) وجدت تطورات كثيرة في التراث التاريخي اللاحقة حتى أصبحت هذه الذهبيات تدار آليا في الوقت الحال ، مثلما طرأت عليها تطورات في التصميم وذات الشيء بالنسبة للأنواع الأخرى .

تجمع فيها صيغتي زوارق ، زواريق ، وقد ورد تعريفها على صفة المصنوع أنها سفن صغيرة (١٣١) ، وعلى الرغم من قسم استخدامها فإن هذه العمومية قد جعلت الإيهام يحيط بتصنيفاتها الدقيقة ، فهي عند ابن ماجد جسيما يورد النخيل « ٠٠٠ الزوارق عسابة عن مهن صغيرة تتحرك بالمجاديف وتستعمل في نقل الأشخاص » وفي مواضع أخرى لحمل البضائع ، ووجهتها منها بعض أحجام كبيرة بالبحر المتوسط ، وتم استخدامها في الأسطول العربي ، وفي هذه الحالة يذكر النخيل عن ابن منكل أنها كانت تبحر بأربعة وعشرين إلى ثلاثين مجسدا ، وفي حالات أخرى أربعة مجاديف (١٣٢) .

أما الدكتور السروجي ، فقد أشار في تناوله للبحرية المصرية في العصر الحديث ، إلى وجود نوع من السفن يعرف « بالزعيمة » ، وأنها من الزوارق الكبيرة الحجم ، ويبلغ طولها نحو اثني عشر ذراعا وتستخدم عادة في نقل الجنود والمهمات ، وتجمع بين الأشعة والمجاديف ، وعملت في البحر الأحمر ، وفي موضع آخر يشير إلى أن الفلايك زوارق صغيرة ، تزود بها السفن الكبيرة ، وتوضع على ظهرها لاستخدامها عند الحاجة ، وفيه تم بنائها ٢٧ ، عتبرون منها بالسويس ، ثم يذكر « إذا سكنت الريح وتوقفت السفن يملأها عن الحركة ، فإن الزوارق ذات المجاديف تنزل إلى البحر » ، ويقوم برينط السفينة بالعجبال وسحبها إلى أن تنشط الرياح » (١٣٣) .

وكما هو واضح فليس ثمة تحديد دقيق لكنه الزورق ، حتى إن كلوت بك أورد عن نوع آخر هو « القايق » أنه من الزوارق الصغيرة ، وذلك بقوله « .. ويتخذ الفلاحون للملاحة في النيل زوارق صغيرة ضيقة تسمى القايق ، وهم يتكسبون فيها من غير تدبر ولا احتياط ، فيحدث غالبا أن تغرق ، فلا ينجو منهم إلا النذر اليسير » (١٣٤) .

وأزاء هذه الآراء (*) يمكن القول بأن الزوارق كانت من السفن الصغيرة نسبيا ، متفاوتة الحجم ومتعددة الأغراض ، وإن كانت وثائق

(١٣١) - محمد حمدي النواوي : نهر النيل في المكتبة العربية ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص ١٦٧ - محمد علي فهدى : مرجع سابق ، ص : ٤٢٨ .

(١٣٢) - دواوين النخيل : مرجع سابق ، ص ١٠٠ - ص ٨٢ : ٦٤ .

(١٣٣) - د. محمد مصمود السروجي : مرجع سابق ، ص ١١٢ ، ٦٢٢ .

(١٣٤) - كلوت بك : مرجع بياني ، ص ٢ ، ص ٦٧٦ .

(*) في المصطلحات البحرية زورق أو قارب Boat ، قارب التجديف Canoe ، زورق (حربي) Craft ثم مقابل آخر للزورق Dinghy ، أما المصطلح الناح فهو Boy ، - أحمد كمال الطوبجي : الانفتاح ، ص - ص : ٥٢ - ٢٤٨ .

البحث قد أشارت إلى استخدامها في نقل المهمات والبضائع في النيل ، كذلك من الموانئ إلى الداخل ، وذلك حسيما جاء في مكتبة مدير المرور إلى مهرداد الخديوي بتاريخ ١٢ شوال ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) ، التي يستأذن فيها الجنب العالي في شراء اثني عشر زورقا من الزوارق الجارى انشاؤها على ذمة الانجرارية تستعمل في نقل المهمات الواردة من أوربا (١٣٥) ، وإذا كانت ثمة حقيقة يوضحها هذا النص هي أن الزوارق كان يتم انشاؤها في الترسانات المصرية ، وقد امتلكت الملاحة النيلية أعدادا منها .

٣ - سنبيوك (Sambucus) :

تجمع سنباك أو سنابيك ، وقد أوردها البعض سنبك أو سنبيك ، وتارة سنبيوك وسنبوك ، وتارة أخرى سنبيق وسنبوق ، وورد أن الأصل فارسي بمعنى سفينة صغيرة تشبه الضفدع ، تفسيراً للمدلول الأصلي للفظ ، الذي يعنى طرف مقدم الحافر ، وقيل في تعريبه سنبك كل شيء أوله وسنبك السيف طرف نصله (٣) ، وصفه البعض بأنه مذهب المقدم وعريض المؤخر ، وله شراع مثلث ، وقد أضاف المحدثون أنه يعنى سفينة كبيرة نوعا ولها شراعان (١٣٦) .

أما بالنسبة لوطن استخدامه ، فقد ذكر التخلي عدة روايات يستفنتح عنها معرفة مصر لهذا النوع على حسب إشارة المقرئ ، وأما استخدامه الأكثر فقد كان شائعا ببلاد النجاش واليمن وموانئ البحر الأحمر بالإضافة للخليج العربي ، واستخدمه كان في مصر الإسلامية ملحقا بالاستطول الحربي ، وفي المواقع الأخرى لانتقالات الأفراد والبضائع ، ثم ذكر أن حملته تتراوح ما بين ٨٠ إلى ١٨٠ طنا ، مع وجود بعض أنواعه الصغيرة ، وقد ذكرت د. سعاد ماهر أن جمهور أصحاب المعاجم اللغوية وصل إلى تفسير الكلمة من أن السنبيوك كان في المصوّر الوسطى عبارة عن قوارب صغيرة (١٣٧) .

-
- (١٣٥) دار الوثائق (ديوان مية) : مطبعة رقم ٣٧ مية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٢٧/١١٤ بتاريخ ١٢ شوال ١٢٨٢ هـ من خورشيد مدير المرور العام إلى مهرداد الخديوي .
 (٣) لصل السيف : حادثة في أسفل نضد ، درويش التخلي : مرجع سابق ، حامش (٧٠) ، ص : ٧٠ .
 (١٣٦) نفسه ، ص : ٧٠ ، ٧١ . - محمد حيدى النناوى : مرجع سابق ، ص : ١٩٧ ، - د. محمد على فقي : مرجع سابق ، ص : ٤١٩ .
 - محمد على الأتس : مرجع سابق ، ص : ٣٠٧ ، ٣٠٠ .
 (١٣٧) درويش التخلي : للرجع السابق ، ص : ٧٠ ، ٧١ ، د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٤٨ ، ٣٤٩ .

وفي وثائق البحرية التجارية المصرية ، جاء ذكر السنوك في وثائق
البحرية ، وذلك في مكاتبه من مدير الشركة الى وكيلها بجدة تاريخها غاية
ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) ، ردا على شكوى الوكيل من
أنه لا يجد أحيانا ما ينقله الى الوابور ، ويطلب تخصيص قلوكة بطاقتها
من الشركة لهذا الغرض ، فكان الرد أن يرتب له سنوك ونفر ريس له
من أهالي جدة بمائة شهرى خمسين قرش ، خلاف اليومية الاضافية أثناء
تواجده الوابور ، ويوصيه أن يقوم هذا الريس بإحضار الأنفار اللازمة عند
الطلب (١٢٨) .

كذلك جاءت اشارة في قرار الشركة العزيزية المؤرخ ٢٠ شعبان
١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) الى أن مفتش الوابورات ، وجد أثناء مروه
أن السنايك التي تقوم بنقل الركاب من والى الوابورات بجدة ، يحدث
منها مخالفات مع الشركة ، ولذا اتخذت الشركة قرارها بإرسال واپور
وستة صنادل لشحن ونقل البضائع والركاب وغيرها بين الميناء والسفن
البخارية (١٣٩) .

ومن هذه الاشارات وفي ضوء التعريفات السابقة يمكن القول بأن
السنايك التي وجدت كانت من السفن الصغيرة التي تم استخدامها في
نقل الركاب ومشحوناتهم بين الموانئ والسفن ، لعدم رسو هذه الأخيرة
بالرقا ، وكان محيط عملها سواحل البحر الأحمر ، ولم تكن بخارية ، كما
أن تصنيفها وتشغيلها في ضوء هذه الوثائق كان مقترنا بالحجاز ، ولم
تكن تملكها البحرية التجارية المصرية ، وإنما كان يتم تشغيلها بالإيجار .

٤ - شلوپة (Chaloupe) :

جاءت هكذا وفي بعض الأحيان شلية ، شالوية ، ومن ثم فالجمع
شلوليات ، شملبات ، شالوبات ، رجح النخيل أخلصها عن الفرنسية
Chaloupe بمعنى زورق ، ولكنه أضاف أن المقصود هنا Chaloupe
Canonnière أى زورق مدفعية ، تأسيسا على أن لفظ شالوية يفسر على
أنه نوع من السفن الحربية الصغيرة المعروفة ، واستنتجا مما أورده
سنهرك من أنها كانت إحدى قطع الأسطول العثماني في موقعة « أوزى »
البحرية عام ١٠٢٢ هـ / ١٧٨٧ ، وكذلك ذكر أن إبراهيم باشا أمر دار

(١٢٨) دار الوثائق (خدمات - معيدية) : سجل م/٤/٣ قيد التحريات الصادرة
والواردة عربى ، رقم ٦٩ فى غاية ص (صفر) ١٢٧٧ هـ من المدير الى وكيل جدة ،
ص : ٥٩ .

(١٣٩) - (عزيزية) : مطبوعة قرارات مجلس الادارة ، صورة قرار المجلس تمرة
١١/١٨ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) .

صناعة الاسكندرية ببناء ٢٥٠ شالوبة تحمل كل واحدة منها مدفعين لحفظ اليوغازات ، وطول الواحدة منها ٥٨ قدما ونصف ، وعرضها ١٤ قدما ونصف ، وارتفاعها خمسة أقدام ونصف ، أما التي كانت مزودة بمدفع واحد فقد كان طولها ٤٨ قدما وعرضها ١٣ قدما ، وارتفاعها خمسة أقدام (١٤٠) .

أما الأنسى فقد ذكر أنّ شالوبة لفظ أفرنجى تعنى سفينة صغيرة (١٤١) ، وهذا يدعم ترجيح أخذها عن الفرنسية Chaloupe بمعنى زورق ، فى حجم السفينة الصغيرة أيضا ، وهذا الترجيح على وجه الخصوص إزاء استخدامها فى البحرية التجارية المصرية ، حيث جاء ذكرها فى بيان خدمة الفلايك والصنادل والمواطين التي تمتلكها الشركة الميزية ، وبما نصه تحديدا « خدمة الشلوبات والمواطين المخصصين لنقل القنومات ، كل شلوبة أو ماعونة نفر يتولى أمورها » بما يؤكد أنها كانت أقرب للزورق التي يوسع فرد واحد القيام بإدارتها ، ولم ترد ثمة إشارة لآية استخدامات بخارية ، وإنما كان عملها ينحصر بين الميناء والوابورات (١٤٢) ، ومع ذلك فلا يمكن الجزم فيما يتصل بعملها فى الأسطول الحربى ، ولكن يرجح وجود النوعين معا الحربى والتجارى مع اختلاف الأحجام ، وأنّ التجارية أقل حجما من الحربية ، وكانت تستخدم فى نقل الفحم وامتدادات التسيوين .

وتجدر الإشارة الى أنه قد جاء ذكر الشلوبات أو حسبما أوردت الوثيقة الشلبيات فى مواضع أخرى ، وكانت تمتلكها الدائرة السنية فى نهر النيل (١٤٣) .

٥ - صندل :

تجمع صنادل ؛ وقد تواترت الروايات حول أصل الكلمة ، فمن قائل أن أصلها شلندى وجمعها شلنديات ، ثم خففت الكلمة الى صندل ، وهى سفينة كبيرة الحجم شديدة الاتساع تشبه المسطح ، وكانت تستخدم

(١٤٠) درويش التخييل : مرجع سابق ، ص : ٧٢ .

(١٤١) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٣١٥ .

(١٤٢) دار الوثائق (خدمات - ميزية) : مخططة الوابورات رقم ٠٤ - (١٨٦٩/٨) ، وثيقة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ (مارس ١٨٦٨) بيان من عموم القومانية الميزية خاص بالوابورات والمستعملين .

(١٤٣) - : مخططة وابورات دون رقم أو تاريخ ، وثيقة قدمت مقدمة فى صيغة شكوى من المواطنى حامد على الشريف والحاج عبد الجوىرى يكرموز وآخرين ضد خوجة وابور سامى غير عما حدث منه أثناء انتظار الوابور مرور شلبيات الدائرة السنية .

لنقل المؤن والسلع (١٤٤) ، بينما قيل أن الشلندي كضرب من ضروب السفن مشتق من اليونانية ويتخذ أصله في اللاتينية عدة أشكال منها Chelandium ، وفي الروسية Shelanda وفي الإيطالية Scialando ، وفي الفرنسية Chaland ، ويوصف بأنه سفينة ضخمة مسطحة ، وفسر آخرون الكلمة الفرنسية على أنها « ماعون » ، قارب لنقل البضائع (١٤٥) ،

وسعول الشيء ذاته ذكرت آراء أخرى أن كلمة صندل ذات أصل غارسي ، وتفسر على أنها نوع من السفن المعاونة الكبيرة ، وأنها كانت جسارة عن قارب طويل قوى ، يشبه قوارب الصيد ، ويشبهها البعض بالنش ، ويرى البعض الآخر ، أنه استمد اسمه من تشابهه بالصندل الذي يلبس في القمم ، واعتقد آخرون أنه سمي كذلك بسبب استخدامه في نقل الفلال ، واستنتاجا من الكلمة اللاتينية Sandalum نوع القمح ، بينما أشير في مواضع أخرى أن الكلمة منقولة عن التركية ، وقد تفاوتت التوضيحات بين كونها سفينة كبيرة وصغيرة ، واقرنت بالسفن الحربية ، مثلما خصصت للأغراض التجارية (١٤٦) .

وما يمكن استنتاجه أن الصنادل تفاوتت أحجامها ، مثلما تنوعت استخداماتها ، وفي إشارات البحرية التجارية المصرية ما يضيف أبعادا أخرى لتصميمات الصنادل ، حيث جمعت بين العمل في البحر تارة ، والنيل تارة أخرى ، وتفاوتت أحجامها تبعا لحمولاتها ، وبما يفيد تطور تصديعها باستخدام الصاج في الترسنات المصرية ، مثلما تم شراء بعضها المتطور من الخارج .

ففي إشارات اسماعيل سرهنك ما يفيد استخدام الصنادل الكبيرة والصغيرة بالانجرارية في عهد سعيد باشا بقوله : -

« ٠٠ وجه محمد سعيد باشا عنايته ببحر (نهر) النيل ، وأصلح دار صناعة بولاق وابتاع جملة بواخر وصنادل ٠٠ وكان بهذه المصلحة (الانجرارية) واحد وستين صندلا ، حمولة أصغرها ١٥٠ أردب وحمولة أكبرها ١٦٥٠ أردب » (١٤٧) .

(١٤٤) د. السيد عبد الميزن سالم : البحرية المصرية في العصر الفاطمي ، « تاريخ البحرية » - جامعة الاسكندرية ، ص : ٤٩٩ .

(١٤٥) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص ص : ٧٨ ، ٧٩ .

(١٤٦) للمزيد : المرجع نفسه ، ص - ص : ٨٦ - ٨٨ ، اسماعيل سرهنك : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ٣٢ ، ج ٢ ، ص : ٥٣ .

- ٥٠ محمد علي فهمي : مرجع سابق ، ص ص : ٤١٨ ، ٤١٩ .

(١٤٧) اسماعيل سرهنك : المرجع السابق ، ج ٢ ، ص : ٥٣ .

ولما كانت موجودات الانجرارية قد آلت الى الميرى فى عهد سعيد باشا ، واستمرت كذلك فى بداية عهد اسماعيل باشا الى أن نالت الشركة المصرية امتياز تسيير سفن بالنيل ، لذا كانت هذه الشركة تقوم باستئجار الصنادل اللازمة من الميرى وذلك قبل حصولها على الامتياز ، تأسيسا على الاشارة الواردة بقرارها المؤرخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (اغسطس ١٨٦٣) ، التى تفيد اخذ ما يلزم من الصنادل الصاج الموجودة بترسانة اسكندرية لنقل الفحم بالاجرة (١٤٨) ، ولكن يبدو أن اتساع حركة الشركة دفعتها الى اتخاذ قرار بشرائها صنادل ، فقد ورد بالقرار المؤرخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، أنه يتم شراء ٦ صنادل حمولة ٨٠٠ أردب ، ولكل منها قلع (شراع) واحد قماش ، وذلك من أجل تحقيق سهولة نقل البضائع بالبحرين (١٤٩) .

ولعل هذه الاشارات تكشف عن تطورات استخدام الصنادل فى البحرية التجارية المصرية من الاستئجار الى الشراء ، وانها وجعت بترصانتى بولاق والاسكندرية ، وكانت من الصاج واستخدمت لنقل الفحم والبضائع ، أما الاشارة لاستخدامها بالبحرين فهى تفيد استخدامها فى نقل البضائع بين الموانئ والسفن الكبيرة .

أما بعد أن تمت الموافقة على امتياز تسيير السفن بالنيل ، فقد جاءت اشارات متعددة لوجود الصنادل ، ومنها الوارد فى التوافق على البيع والشراء المؤرخ ٢٢ محرم ١٢٨١ هـ/ ٢٧ يونية ١٨٦٤ بين كل من مكرديج قره بيت والشركة العزيمية ، ما ينص على أنه كان ضمن المشتري ، أربعة وعشرون صنلا حديد حمولتهم مجتمعة ١٧٨٨٠ أردبا ، كذلك كمية حديد من الواح ومسامير كافية لانشاء أربعة صنادل حمولة كل واحد منها ١١٠٠ أردب (٥١٠) ، وفى هذا ما يكشف عن استخدامها فى نهر النيل ، حيث كانت محاور ملاحه هذه الموجودات - أى تنوع أماكن الاستخدام - بالإضافة الى ذلك استخدام الحديد فى صناعتها ، وهى من معطيات التطور التى تمت آنئذ فى عالم الملاحة ، ويرجع أن هذه التطورات بالإضافة الى حاجة الشركة لاستخدامها الصنادل فى مناطق أكثر بعدا من النيل

(١٤٨) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : المجلد الأول ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية قومية القومانية الوائورات المصرية ، البند الثالث .

(١٤٩) - : وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، قرار جمعية مؤسسين القومية المصرية ، البند الحادى والمشرود .

(١٥٠) - : وثيقة بتاريخ ٢٢ محرم ١٢٨١ هـ/ ٢٧ يونيو ١٨٦٤ ، عقد أصل عن تنازل الخوابة مكرديج قره بيت عن موجوداته بتوكيل رسمى عنه الخوابة د. غاسبريان الى الشركة العزيمية ، ومثلها حسين شمرين ناظر العموم .

والموانئ في مصر ، دفعتهما لمحاولة تشغيل وإيوين ومع كل منهم ستة صنادل في مينائي جدة والسويس لنقل المياه والفحم والركاب والبضائع من وإلى الواهورات ، واتخذت قرارها في هذا الشأن بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) (١٥١) ، ولكن تم تشغيل وإيوين فقط ومعه أربعة صنادل .

ويمكن القول أنه إزاء وجود التوسعات الملاحية في تلك الفترة ، كان الاقلام على محاولة إيجاد أعداد كبيرة من هذه الصنادل ضمن آخر من السفن ، سواء عن طريق الشراء من الداخل أو الخارج ، من الجاهزة لدى البائعين ، أو التوصية بتصنيعها ، وفي هذا المجال فإنه بالإضافة للإشارات السابقة توجد إشارات أخرى أحداها بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) تفيد توصية الخواجة أوبنهايم بأحضار ١٢٠ صندلا ، منهم ١٠ حمولة كل منهم ٤٠٠ أردب ، ١٠ حمولة ٣٠٠ أردب ، ١٠ حمولة ٢٠٠ أردب ، وذلك خلال أربعة أشهر ، لكي يتم تشغيلهم بنهر النيل ، ولكن يبدو أن الصفة العاجلة جعلت الشركة ، لا تقبل الموعد الذي حددته أوبنهايم للتسليم وهو ثمانية أشهر ، ومن ثم كان قبولها شراء ٥٠ صندلا جاهزة لديه (١٥٢) ، ثم كانت الموافقة الخديوية بالأمر الصادر في غاية رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) ، على بيع موجودات ميرية للعزيزية منها ٧٥ صندلا (١٥٣) ، كذلك اتخذت قرارا بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) بأحضار ٥٠ صندلا انجليزيا من شركة P & O ، وذلك عن طريق عبد الحميد بك وكيل العزيزية في لندن (١٥٤) ، ولم ترد هذه المطلوبات بأكملها ، ولذا قامت بشراء أعداد أخرى من جهات متفرقة ، وقد بلغ اجمالي العامل منها بالبحرية التجارية ٢١٨ صندلا ، منها ٣١

(١٥١) - : مخططة قرارات مجلس الادارة (٦٥ - ١٨٦٧) ، وثيقة نمرة ١٨/١١ بتاريخ ٢٠ شعبان هـ (يناير ١٨٦٥) صورة قرار مجلس ادارة قومية عزيزية مصر ، يعتمد اسماعيل رافع في ٨ (وشعبان) ١٢٨١ هـ .
وقد عثيت مناقشة لتوريد هذه الصنادل ، وكانت بحمولة ٣٠٠ أردب لكل منهم . وكان ثمن الواحد ٩٠٠٠٠ تسمون ألف قرش ، وكان من شروط المناقصة تسليمهم بالسويس - المصدر نفسه : وثيقة نمرة ٤٣ بتاريخ ٢٦ رمضان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) ، قرار مجلس الادارة .

(١٥٢) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم (٣٦٠٩٣ ، ٣٦٠٩٤) بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية المصرية ، البلد الثالث .

(١٥٣) - مخططة قراجم دفاتر (٦٥ - ١٨٦٧) ، وثيقة نمرة ٧١ بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ ، ١٢٨١ هـ ، صورة الأمر الكريم الصادر للمالية .

(١٥٤) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٥ ، وثيقة نمرة ١٦ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ ، صورة قرار مجلس ادارة القومية المصرية المصرية .

بالبحر المتوسط ، ٤ بالبحر الأحمر ، ١٨٣ بنهر النيل ، وكان بيان هذه الأخيرة حسب جهات الشراء كما على (١٥٥) : -

عدد ٧٣	مشتراه من الميري
٢٣	مشتراه من مكرديج قره بيت
٥٠	مشتراه من الخواجة أوبنهايم
٣٦	مشتراه من القومية الشرقية P & O
١	مشتراه من الخواجة نشو .

وكما هو ملاحظ فإنه بالرغم من تشغيل هذه الصنادل في كل من البحرين ونهر النيل ، إلا أن استخدامها كان في النهر يفوق البحرين ، وذلك لكونها أقرب للمواعين التي تسع حمولات أكبر في نقل البضائع الداخلية ، علاوة على توافق عملها مع الظروف الملاحية في النهر .

أما بالنسبة لرصد الصورة العامة لتجهيزاتها وتصميماتها ، فإنه لم ترد وثائق تفصيلية لكل صندل على حصة ، وإنما جاءت في صورة اجمالية لبعضها ، ففي توصية العزيزية لوكيلها في لندن عن المواصلات المطلوبة ، جاء في قرار مجلس الإدارة ، أن المقدّر لحمولة ألف أوردب ، يكون طوله على الكويرته من القش للبروة ١٢٠ قدماً (*) ، ومن القرنية بوصة قدم

للبروة ١١٣٣ قدم والعرض من ير الصاج (***) ٨ ٢٠ ومن أرضية بوصة قدم
العنابر (الداخل) ٥ ٢٠ ، وعمقه من الوسط ٦ ٦ ، ومقدار انغماره بوصة قدم

في الماء من ١ ١ وهو فارغ ، الى ٦ ٤ وهو مشحون ، ويكون بكل صندل أربعة عنابر بأغظيتهم ، ولكل عنبر طلبية كرجة لنزح مياه النتيجة (النشم) ، ولكل صندل أحزمة أى رباطات من الداخل والخارج (١٥٦) .

وقد أورد سرنهك أبعاداً أخرى لتلك التي كانت حمولتها من ٥٥٠

بوصة قدم بوصة قدم

الى ٦٥٠ أوردب ، بقوله ان مقدار انغمار كل منها من ٥ ٣ الى ٦ ٥

(١٥٥) - : مخططة وإبواب ١٨٦٩/٦٨ ، قائمة تصنيف موقلة من المهندس يريز لوجودات .

العزيزية بتاريخ ٩ فبراير ١٨٦٩ .

(*) أى على السطح من المقدم للمؤخر .

(**) أى من خارج الصاج .

(١٥٦) دار الوثائق (خمس) - عزيزية : مخططة قرارات مجلس الإدارة ١٨٦٥ :

وثيقة نمرة ١٦ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (٩ يناير ١٨٦٥) صودة قرار مجلس إدارة العزيزية .

وعرضها من ١٨ الى ٢٤ر٢ قلما بينما كان الطول من ٦٤ الى ١٢١ قدما (١٥٧) ، واذا ما قورنت هذه الأبعاد بتلك التي سبق تناولها في السفن البخارية « الوابورات » ، لتبين ان الصنادل كانت تقارب في حجمها المسطح طول وعرض الوابور ، ومن ثم بدت أهميتها في النقل ، بالإضافة الى يسر تخصصها النوعي ، أما بالنسبة لطاغم العمالة ، فتفيد الوثائق بأن أعدادها ، كانت تختلف في تلك التي تسير بالقطر في الوابور ، عن التي تسير بالشرع ، ففي اشارة لبيان ١٨٣ صنلا بالانجرارية ، كان ذلك كما يلي (١٥٨) : -

عدد	صنادل بالقطر
٣	مرتب لكل منهم ريس ونفر بحري
٥١	مرتب لكل منهم ريس وثلاثة أنفار بحرية
٦٧	مرتب لكل منهم ريس وأربعة أنفار بحرية
٣٧	مرتب لكل منهم ريس وخمسة أنفار بحرية

— ١٥٨

صنادل مسيرهم بالشرع أي بدون قطر

- ١٥ حمولة ١٠٠٠ أردب لكل منهم ريس ونفر مستعمل (مستخدم)
وعشرة أنفار طوايف بحرية .
١٠ حمولة ٧٠٠ أردب لكل منهم ريس ونفر مستعمل وثمانية أنفار
طوايف بحرية .

— ٢٥

ويرجح أن هذه الصنادل قد عرفت التخصص النوعي ، حيث أشير الى أن ثلاثة من الألفي أي حمولة ألف أردب كانت اسطبلات لنقل الخيول ، وفي ضوء هذه الاشارات يمكن القول ، بأن الصنادل ، كانت تختلف أحجامها وحمولاتها ، وكانت تجمع بين تجهيزها للقطر والعمل المستقل بالشرع ، ولكنها لم تستخدم البخار آنئذ ، على الرغم من استخدام الحديد والصاج في تصنيفها ، وكانت تختلف أعداد طاغمها ، كما تم تشغيلها في البحر في نقل البضائع ، كذلك تجدر الاشارة الى أنه في ضوء وثيقة مؤرخة ١٣ ديسمبر ١٨٧٩ ، فإنه تم استخدام بعضها مقطورا بالوابورات في نهر النيل في أعمال البريد ، والنقل في خطوط سير منتظمة (١٥٩) .

- (١٥٧) اسماعيل مرهوك : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص ، ص : ٥٣ ، ٢٧١ ، ٢٧٣ .
(١٥٨) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : المجلد الأول ، ملف ٦ ، محضر الجمعية العمومية المنعقدة يوم ١٧ ، ١٨ صفر ١٢٨٥ هـ (يونيو ١٨٦٨) ، ص : ٦ .
(١٥٩) - مصلحة واپورات البوسنة الخديوية : سجل م/٣/٢٠ وارد الفروع للادارة ، رقم ١٦٦ بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٨٧٩ وارد من الترسانة البحرية الانجرارية .
ص : ٨٣ ، ٨٤ .

٦ - عقبة :

وتجمع عقبات ، وقد ذكر الدكتور محمد علي فهمي بأن الأتراك العثمانيين هم الذين أدخلوا الكلمة ، وتعنى قارباً للنزهة ، وكانت مخصصة فى العصر العثمانى لركوب الوالى وكبار رجال الدولة وتشترك فى احتفالات وفاة النيل كل عام (١٦٠) ، ولم يختلف آخرون كثيراً عن هذا التعريف فيما ذكروه فى عدة روايات مفادها أن العقبة كسفينة نيلية ، كانت مصنوعة من الخشب يتم زخرفتها بالألوان والزينة والأعلام ، ولكنهم أضافوا بأنها كانت مركباً كبيراً يجرها رفاص بخارى (واپور) ويتم تزويدها ببعض المدافع وتخصص لركوبة العظام ، وأما التى تشارك فى احتفالات النيل ، فقد كانت واحدة تخصص لذلك ، ويقتصر عليها دون سواها (١٦١) ، بينما أشار على مبارك الى وصفها بأنها سفن الغلال التى كان يجرى تزيينها وتهيئتها للاشتراك فى الاحتفال (١٦٢) .

وفى ضوء هذه الآراء تبدو العقبة سفينة نيلية ، كان من إعدادها ما هو مخصص لركوب العظام . ثم نقل الغلال ، بينما خصصت إعدادها لاحتفالات النيل ، وفى وثائق البحرية التجارية ، ما يفيد استخدام العقبات فى نقل الحجاج ، ولا شك فقد كان مظهرها المزخرف يوافق الاحتفال بهم ، وفى موضع آخر أشير الى استئجارها من بعض الإهالى بالوجهين القبلى والبحرى ، وقد جاء ذكر ذلك فى كشف محرز ١٥ ربيع أول ١٢٧٦ هـ (أكتوبر ١٨٥٩) عن بيان حركة واپورات الانجراوية ، حيث تضمن قطر واپور القليوبية ثلاث مراكب مشحونة بالغلال ، ثم عقب « ماركة الأديان » محمولا به الحجاج ، وكان تحت رئاسته سليمان أحمد الباجورى من الباجور ، وفى إشارة بالمصدر ذاته ورد ذكر عقبات مملوكة لآخرين ، وإن كانت قد شحنت بآلات حديدية (١٦٣) .

وعلى هذا الأساس تنوع استخدام العقبة ، ولكنها كانت أكثر السفن النيلية التى توافق نقل الركاب ، نظراً للصيانة التى كانت تحيط بمظهرها .

وعلى الرغم من عدم الوقوف على بيانات لها فى وثائق البحرية التجارية فى عهد اسماعيل باشا ، إلا أن العثور على ذلك يظل قائماً ، فى ضوء

(١٦٠) د. محمد علي فهمي : مرجع سابق ، ص : ٤٠٩ .

(١٦١) أحمد شفيق : مذكراتى فى نصف قرن ، جزء أول ، مطبعة مصر ط ١٣٥٢/١٣٤٤ ،

ص : ٨٠ - دويش النخيل : مرجع سابق ، ص ص : ١٠١ - ١٠٢ .

(١٦٢) على مبارك : الخطط الجديدة ، ج ١٨ ، ص : ٢٤ .

(١٦٣) دار الوثائق (خدمات - ميجدية) : مخطوطة رقم ٢ ، ملف حركة واپورات

القوسمانية ، كشف محرز فى ٢ باية/ربيع أول ١٢٧٦ هـ (١٢ أكتوبر ١٨٥٩) ، بيان مرور واپورات فى بحر القرب بالقلعة السميدية .

أشارت نظمات العززية الى أنه « يلزم إيجاد وابورات صغيرة وعقيات
بميننتي اسكندرية والسويس لنقل بضائع وأرزاق وأسائل الجهات
المذكورتين الى الوابورات والمراكب ومنها الى الأساكن » (١٦٤) . ومتى
ثبت ذلك يضاف البحر الى محور عملها النيل .

٧ - غليون (Galleon) :

يجمع غلايين وأصاف النخيل غلاوين ، وقد ذكر أن الكلمة عربية عن
الاسبانية Galeón وهو بالفرنسية Gallion وبالانجليزية Galleon
وقد وصف الغليون بأنه مركب حربي يمتاز بعظم المقدم والمؤخر ، وجاء
في ذكر أبعاده أن طوله نحو ٥٠ ذراعاً ، أي نحو ١١٠ قدم انجليزية (١٦٥) .
وعده الدكتور السروجي ضمن السفن الحربية في عهد محمد علي ، ومرادفاً
للبرارج ، وأشار الى أن أفراد طاقمه ، كان يتراوح بين ٧٣٦ ، ١٠٣٤
فرداً (١٦٦) ، وقد ذكرت د . سعاد ماهر أن الغليون كان أرقى سفينة
حربية في القرن السادس عشر ، وكان اختراعاً برتغاليا (١٦٧) .

وعلى هذا النحو فإن الغليون كان من السفن الحربية ، بيد أن الإشارة
الواردة في وثائق الشركة المجددية بتاريخ ١٦ جمادى أول ١٢٧٧ هـ
(نوفمبر ١٨٦٠) تفيد تسليم الشركة للترساقفة « غليون قرويت
(قرويت) الذي كان معمول مخزن فحم .. حيث أنه مزعم تكسيه » (١٦٨)
وتفسير هذه الإشارة لا يعني اعتباره ضمن السفن التجارية ، وإنما يعني
اتخاذ البحرية التجارية المصرية بعض السفن الحربية كبيرة الحجم وغير
الصالحة للاستخدام الحربي مخازن للحم تتزود منها السفن في عرض
البحر تجاه الموانئ .

أما بالنسبة لاقتران الغليون بالقرويت ، فهذا يرجع كون هذا
الغليون تحديداً أقل حجماً من اعتباره ضمن البرارج . وذلك لكون القرويت
أقل حجماً من البارجة (*) .

(١٦٤) راجع البتد ٦١ من نظمات العززية ، والنص الأصلي ضمن ملاحق الدراسة
غير المنشورة بقسم التاريخ - كلية البنات - جامعة عين شمس للباحث ذاته وبفلس عنوان
هذه الدراسة .

(١٦٥) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ١١٢ ، ١١٣ .

(١٦٦) د . محمد محمود السروجي : مرجع سابق ، ص : ٦٢٠ .

(١٦٧) د . سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٠ .

(١٦٨) دار الوثائق (خدمات - مخيمية) : سجل م/١/٨/١ قيد التحريات الصادر
عربي ، قلم إدارة المدير ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ ج (جمادى أول) ١٢٧٧ هـ ، من المدير الى
مساعدة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ .

(*) سيتم تناول ذلك في العناصر التالية « قرويت » .

٨ - فلوكسة :

وتجمع فلايك ، فلائك ، وأوردها الأنسى فى التركية فلوقة . فلكة بمعنى ذورق (١٦٩) ، وذكر النخيل أنها من الزوارق الصغيرة التى تستخدم لنقل الركاب بين السفن الكبيرة والساحل (١٧٠) ، وأضيف لاستخداماتها لدى كل من سرهنگ والدكتور السروجى أنها تلحق بالسفن الحربية ، مثلما توضع على ظهرها أحيانا لاستخدامها عند اللزوم فى نقل التموين والأفراد (١٧١) ، وفى بحوث الأدميرالية البريطانية اشارات عديدة عن ضرورة وجود فلايك للنجاة بكل سفينة (١٧٢) .

وفى وثائق البحرية التجارية المصرية اشارات لاستخدام الفلوكة كملحقة بحرية بكل سفينة بخارية بحرية أو واپور نيلى (١٧٣) ، الأمر الذى يرجح استخدامها عند التقاذ أو الانتقال عند صعوبة الرسو فى بعض الموانئ ، ولكن وجدت لها استخدامات أخرى تبعا للاشارات العديدة التى جاءت فى هذا الصدد ، ومنها تخصيص فلوكة لانتقال ناظر شركة العزيرية . عين لتشغيلها بأش ريس وعشرة أنفار بحرية ، وأخرى لوكلاء الشركة ، ثم فلايك لأداء طلبات بين الميناء والوابورات ، بينما وجدت فلايك مخصصة لنقل الفحم بكل منها ريس وعائد واحد نفر بحرى ، كما وجدت فلايك أخرى خصصت للتعدية بين شاطئ النيل (١٧٤) .

ومن ثم يمكن القول ، بأن الفلايك كان منها ما يلحق بالسفينة الكبيرة ، وفى هذه الحالة كان ينظر لها على أنها من مستلزماتها حتى ان عمالتها تكون من ضمن طاقم السفينة ، أما فى الحالات الأخرى التى تعمل فيها مستقلة ، فقد اختلفت أعداد طاقمها ، ولذا يرجح اختلاف أحجامها وتجهيزاتها قياسا لاختلاف عدد أفراد الطاقم .

(١٦٩) محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٢٨٩ .

(١٧٠) ددريش النخيل : مرجع سابق ، ص : ١١٦ ، ١١٧ .

(١٧١) اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ، ص : ٢٩٧ ، - د . محمد محمود السروجى :

مرجع سابق ، ص : ٦١٢ .

(١٧٢) الأدميرالية البريطانية : الفن البحرى المم . ج ١ ، ص : ٦٩٦ ، ٦٩٧ .

(١٧٣) دار الوثائق (خدمات - مجدية) : مخططة ٢ ، ملف حركة واپورات الجديدة ، كشف بتاريخ ١٥ ربيع أول ١٢٧٦ هـ (أكتوبر ١٨٥٩) ببيان حركة مرور واپورات الابجارية .

(١٧٤) - عزيرية : مخططة الواپورات رقم ٤ (٦٨ ، ١٨٦٩) ، وثيقة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) كشف محرر لديوان عموم العزيرية بتوقيع حسين شيرين ناظر الموم .

٩ - قارب :

يجمع قوارب ، وقيل بأن الكلمة مشتقة عن اليونانية ، ثم دخلت الرومانية ، وأصبحت قرابه Căraaba عند الأسبان ، قارافو Caravo عند البرتغال ، والقارب يتداخل الى حد كبير مع أوصاف سفن أخرى (*) ، اذ قيل في تعريفه انه سفينة صغيرة تلتحق بالمركب والسفن الكبيرة لاستخدامها في التنقل بينها وبين الميناء ، أو في تحميل شحنات زائدة ، أو في النجاة عند الأخطار ، وأضاف البعض أن استخداماتها شتى ، ولكنها كانت تستعمل بوجه خاص في التنقل بين القرى ابان فيضان النيل (١٧٥) .

وفي هذه الآراء بدا القارب سفينة صغيرة ، ولكن في ضوء اشارات وثائق البحرية التجارية المصرية ، جاء واقعه أكبر من ذلك ، حيث تشير مكاتبة من عمر لطفى وكيل المروية العام الى مهر دار الخديو بتاريخ ٢٦ رمضان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) الى طلبه الاذن الخديوى باعطاء مصلحة السكك الحديدية - بما نصه - « أربعة من قوارب الانجرارية حمولة كل واحد ١٨٠٠ أردب ، لنقل الأدوات الواردة من أوروبا على ذمتها » . وقد صدر أمر الموافقة للشركة العريضة وتم اخطار المذكور (١٧٦) ، كما أشير للموضوع ذاته في مكاتبة أخرى من محمد خورشيد مدير المرور العام وجاء بها نفس الحمولة ألف وثمانمائة أردب لكل منها (١٧٧) ، وهذه الحمولة لم تعتبر القوارب من السفن الصغيرة ، ولا يمكن تفسير هاتين الاشارتين الا من خلال ترجيحين ، أولا : أن يكون اطلاق اللفظ (قارب) قصد به نوع آخر من السفن الأكبر حجما ، ثانيا : أن يكون القارب ذاته قد طرأ عليه تطوير في التصميم والبناء ، ويظل الترجيح قائما ، في ضوء عدم العثور على وثائق ببيانات تفصيلية لأبعاد وأحجام القوارب وطريقة تشغيلها .

أما الاشارات الأخرى ، فقد جاءت احداها تفيد تصنيعه من الصباح ، وأخرى من الحديد ، ففي مكاتبة محمد شريف الى المعية بتاريخ ١٦ جمادى الأولى ١٢٧٥ هـ (ديسمبر ١٨٥٨) ، جاء ذكر توقيع عقد بين الحكومة

(*) راجع ما سبق تناوله عن « الزروق » وما سيتم تناوله عن « المركب » .

(١٧٥) - د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٤ .

- محمد حسنى اللماوى : مرجع سابق ، ص : ٢٠٠ - د. علي محمد فهمي : مرجع

سابق ، ص : ٢٧٠ ، ٤٠٠ .

(١٧٦) دار الوثائق (ديوان ممية) : مطبعة ٣٧ مية تركى ، ترجمة مكاتبة رقم

٣٧/٦٦ بتاريخ ١٦ رمضان ١٢٨٢ هـ من عمر لطفى وكيل المروية الى مهرداد الخديو .

(١٧٧) - : ترجمة مكاتبة رقم ٣٧/١١٤ بتاريخ ١٢ شوال ١٢٨٢ هـ (مارس ١٨٦٦) .

من محمد خورشيد مدير المرور العام الى مهرداد الخديو .

والخوارج فوراً وشركاهم بخصوص صنع ٢٠ قارباً من الصاج ترد
خلال ٦ أشهر (١٧٨) .

وأما الإشارة إلى تصنيعه من الحديد فقد جاءت في عقد بيع موجودات
« مركديج قره بيت » للعززية ، وبها ذكر وإبرين ولكل منهما قارب
حديد (١٧٩) ، وهذا يعنى مواكبة التطور في استخدام المعادن بدلا من
الخشب .

ومثلاً أشارت هذه الوثيقة إلى كونه تابعا للوايور ، أشارت أخرى
لعمله المستقل ، فقد جاء بمكاتبة مأمور ضبطية المحرسة في ذى الحجة
١٢٧٤ هـ (يولية/أغسطس ١٨٥٨) ، اللقاء القبض على قارب قادم من
الوجه القبلي يحمل خمسة وعشرين نفرا من العبيد (١٨٠) ، وفي مكاتبة
أخرى بتاريخ ١٥ صفر ١٢٧٦ هـ (سبتمبر ١٨٥٩) التماس قنصل
انجلترا اعطاه قارباً من قوارب الانجرارية لاتخاذ كنيسة سيارة (١٨١)
أي جواله .

وعلى الرغم من عدم وجود اشارات لكيفية تشغيل هذه القوارب ،
الا أنه وجدت إشارة إلى استخدام المجاديف ، وإن كانت قد قرنتها بالصغيرة
منها ، وذلك بقولها عن قيمة استجاره من الأهالي « أجرة كل نفر من
القواربية (أى العاملين به) يومى ثمان قروش ، وأجرة القارب القدافى
(الجدافى من الجداف) الصغير المعد لنقل البضائع فى اليوم الواحد
سبعة قروش » (١٨٢) ، وهذا يعنى وجود أنواع صغيرة وأخرى كبيرة تبعاً
لأحجامها وأغراض استخداماتها .

(١٧٨) - : محظية ٢٢ مية تركى ترجمة رقم ٢٥٢ فى ١٦ يناير أول ١٢٧٥ هـ من
محمد شريف ناهر الخارجية إلى المية .

(١٧٩) - (خدمات - عززية) : المحظية الأولى ، عقد تنازل من الخوابة مركديج قره
بيت إلى حسين شيرين ناهر عموم العززية .

(١٨٠) - (ديوان مية) : محظية ٢٠ مية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٢١٣
فى ذى الحجة ١٢٧٤ هـ ، من مأمور ضبطية المحرسة (مصر) عبدى شكرى إلى اسماعيل
بك بديوان المية .

(١٨١) - : دفتر ٥١٨ مية سنية ، وارد رقم ٢٨ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٧٦ هـ .
ترجمة التماس من قنصل انجلترا ، ص : ١ .

(١٨٢) - (خدمات - عززية) : المحظية الأولى ، الملف الأول ، وثيقة ٣٦٠٨٠ بالدار
بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية
العززية المصرية ، البند الثالث .

١٠ - قروييت (Corvet) :

ترد في بعض الأحيان قروييت ، والجمع قراويت أو قراويط يقابلها في الانجليزية Corvet والفرنسية Corvette ، يوصف على أنه سفينة حربية متوسطة ، وقيل بأصله العربي المأخوذ عن « غراب » وهي سفينة حربية كانت معروفة في العصور الوسطى ، وتم استخدام اللفظ الجديد أواخر القرن السادس عشر وأوائل السابع عشر الميلادي ، ليدل على نوع من السفن الحربية الخفيفة (١٨٣) ، وقد أشارت د. سعاد ماهر الى أن القروييت كان من سفن الاسطول المصري في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر واشترك في حرب القرم ١٨٥٣ (١٨٤) ، وعلى هذا النحو لم يكن تجاريا وإنما سفينة حربية ، وفي وثائق البحرية التجارية المصرية لم ترد له سوى إشارة عابرة ، تفيد اتخاذ غليون قروييط مخزنا للفحم ، وكانت به آلة تقطير للمياه ، وقد تم تسليمه للترسانة في جمادى اول ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) لكي يتم تكسيه (١٨٥) ، وقد سبق الإشارة حين تناول الغليون ، الى أن ذلك كان على سبيل استفادة البحرية من السفن الحربية - غير الصالحة حربية - في أغراض التخزين .

١١ - قطسية :

وتجمع قطائر ، وفي الوثائق قطاير ، تعرف بأنها مركب صغير ، من نوع السنوك أو الزورق أو الغارب الصغير ، لا تسع الا أفرادا قلائل . وقيل باستخدامها العربي ، وكذلك التجارى في البحر الأحمر ونهر النيل بصعيد مصر (١٨٦) .

وفي الوثائق جاء ذكرها على سبيل استئجارها من أهالي السويس وجهه وصواكن ، لكي تقوم بنقل المياه والفحم والركاب من وإلى السفن البخارية (١٨٧) ، ثم استعاضت البحرية التجارية عن ذلك ، بتشغيل وابورات صغيرة ألحقت بها بعض الصنادل (١٨٨) .

(١٨٢) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص ١٣٦ ، ١٢٧ .

(١٨٤) د. سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٤ .

(١٨٥) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ١٢٧ ، - د. محمد محمود السروجي :

مرجع سابق ، ص : ٦٢٠ .

(١٨٦) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٦/٨ قيد التحريات الصادرة عربى قلم المدير ، وثيقة رقم ٢٦ بتاريخ ١٦ ج (جمادى اول) ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) من المدير الى سعادة ناظر المالية ، ص : ٢٠٦ .

(١٨٧) درويش النخيل : المرجع السابق ، ص : ١٢٨ ، ١٢٩ .

(١٨٨) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل م/٤/٤/٤ قيد التحريات الواردة =

١٢ - ماعون ، ماعونة :

وقد جمعت في الوثائق مواعين ، ماعونات ، وتعرف بالفرنسية كذلك Mahonne وقيل بأنها مشتقة من العربية « معون » ووصفت بأنها مركب صغير ، ويقابلها بالانجليزية Keel لنوع من السفن المسطحة القاع لنقل الفحم ، بينما أشير إلى أن « الشلندي » نوع من السفن عرفت لدى العثمانيين باسم « ماعونة » ، وهي التي يذكرها البنادقة Mahon ولها ساريتان أو ثلاث ، وطولها ١٩٥ قدما وعرضها ٢٣ ، ويمكنها حمل ٦٠٠ شخص كما تزود بالمدافع (١٨٩) ، ولكن لا يمكن الجزم باستمرارية وجود هذه الأبعاد لعدم وجود الوثيقة ، ويرجع استخدام الماعونات في الأغراض الحربية تبعا لهذه الاشارات ، وكذلك الأغراض التجارية تفسيراً للشرح اللفظ الذي يعنى الحمل أو الشحن ، وفي الاشارات الوثائقية ما يفيد استخدامها كذلك ، فبعد أن صدر الأمر العالي في ٢٤ ذي القعدة ١٢٧٣ هـ (يونية ١٨٥٧) بتكسيير ١٧ ماعونة خشبية مع بضعة سفن غير صالحة وتوزيع أخشابها على مطابخ العساكر (١٩٠) ، ترد اشارة لاحقة عن ارسال أربعة ماعونات من الاسكندرية عن طريق مضيق رشيد لأشغال القلعة السعيدية ، وارسال وإبورات لقطرها (١٩١) ، وهذا يعني استخدام الوايورات في جرها .

وقد أشير إلى الماعونات في قرارات الشركة العزيزية ، ففي قرار بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) جات الاشارة إلى أنه كان يتم استخراجها من المتعهدين بالاسكندرية والذين كان يطلق عليهم « الماعونجية » لمدة عام ، بواقع أجرة للماعون يومي بين ١٠ - ١٢

= والصادرة عربي ، رقم ١ بتاريخ ٥ محرم ١٣٧٧ هـ (يولية ١٨٦٠) من المدير إلى وكيل جدة .

- (عزيزية) : مطبقة قرارات مجلس الإدارة (٦٥ - ١٨٦٧) ، وثيقة رقم ١١/١٨ بتاريخ ٢٠ شباط ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٥) قرار مجلس ادارة العزيزية .
- (مصلحة وإبورات البوسطة الخديوية) : سجل م/٢٦/٣ ج ١ دار عموم الفروع سنة ١٨٧٨ ، نمر ٢ بتاريخ ٢ محرم ١٢٩٥ هـ (يناير ١٨٧٨) وارد من توكيل سواكن (١٨٩) ديوان عموم مصلحة وإبورات البوسطة الخديوية ص : ٦١ .
(١٨٩) دويش النخيل : مرجع سابق ، ص ص ١٢٧ ، ١٢٨ ، ... د : سعاد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٧ .

(١٩٠) دار الوثائق (ديوان مية) : دفتر ١٨٨٦ أوامر ، رقم ٦ بتاريخ ٢٤ ذي القعدة ١٢٧٣ هـ ، أمر كريم إلى ديوان الداخلية ص : ٧٦ .
(١٩١) - : مطبقة ٢٢ مية تركي (ملخصات) ، ترجمة وثيقة رقم ٢٢/٣١٠ بتاريخ ٢ جمادى أول ١٢٧٥ هـ (ديسمبر ١٨٥٨) من محمد خسرو ناظر الوابورات والعمليات إلى المية .

قرشا (١٩٢)، ثم وجدت الشركة أنه من صالحها إيجاد أعداد منها فى ملكيتها ، ومن ثم اتخذت قرارا بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) بأنشاء ١٢ ماعونة على ذمتها بالترسانات المصرية (١٩٣) .

وطبقا لما جاء بخصوص استخدماتها ، فإن أساس عمل الماعونات كان ينصب على نقل الفحم والبضائع ومن ثم يمكن القول بأن تجهيزاتها كانت تناسب هذه المشحونات من حيث تسطيح القاع ، ولم تكن تناسب نقل الركاب .

١٣ - مركب :

تجمع مركب ، ويفسر معناها على صفة الشمول ، أى شيء يمتطيه الإنسان (١٩٤) ، والتمييز للمركب ، مطية الماء ، وانتشرت تدريجيا هكذا مركب على غرار شيوخ السفينة ، ولعل الشيوخ بهذا الشكل قد أوجد صعوبة فى تمييز أنواعه ، حيث كان منها مركب البحر ، المعاش أو المعاشات المسافرة أو السفرى ، المقاتلة أو الحربية ، مركب الملوحة ، ثم مركب الزحمة ، والنيلي والمخروط (١٩٥) ، والكلمة على عموميتها عربية بما لا يدع مجالاً للشك ، وإذا أمكن تمييز أنواعها ، فهي تميزات جزئية تستند على استخدماتها أو إمكاناتها ، تبعاً لنطاق عملها ، وكاملة لذلك ما أورده البعض عن استخدام المراكب فى البحر ، وأخرى فى النيل ، وكانت السفرى تستخدم كمراكب حماله أو لنقل التجار ببضائعهم (١٩٦) ، بينما كانت مركب المعاش على حد قول كلوت بك ، « تصلح لنقل البضائع الثقيلة » ، وقد أضاف أنها تحمل نحو خمسمائة طن ، ولها اما ساريتان أو ثلاث من الطراز اللاتينى (١٩٧) ، أى مثلثة الشكل ، وهى تسير فى المياه العميقة لعلاقة ذلك بكبر حمولتها ولذلك كان يقترن نشاطها المكثف بموسم فيضان النيل ، وإن كانت قد حاولت البحرية التجارية التغلب على ذلك فيما بعد .

(١٩٢) - عزيزية : المحطة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة رقم ٣٦٠٨ بالدار ، بتاريخ ٢٤ محرم ١٢٨١ هـ ، قرار جمعية حضرات مؤسسين العزيزية ، البند الثالث .
(١٩٣) - : وثيقة عمرة ٢٣ بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) ، قرار جمعية مؤسسين القومية العزيزية المصرية .

(١٩٤) د على محمد نهى : مرجع سابق ، ص : ٢٧٠ ، ٢٩٩ .
(١٩٥) للزبد - : دويش النخيل : مرجع سابق ، ص : ١٢٩ ، ١٤٠ ، -
د سباد ماهر : مرجع سابق ، ص : ٣٨٨ .
(١٩٦) للرجع فلسه ، ص : ١١ ، ١٢ ، ٦٤ .
(١٩٧) كلوت بك : مرجع سابق : ج ٢ ، ص : ١٧٣ ، ١٧٤ .

وفى وثائق الدراسة فقد جاء ذكر المراكب على صفة الصوم فى أوائل عهد سعيد باشا ، وقد أشارت وثيقة مؤرخة ٥ ذى الحجة ١٢٧١ هـ (أغسطس ١٨٥٥) الى اضطراب الحكومة الى استئجار مراكب الأهالى لنقل المؤن والمهمات ، وذلك فى أعقاب فصل الربانة القدماى وبيع الصنادل المبرية وتاجيرها (١٩٨) ، وكان ذلك يعنى امتلاك الأهالى لهذا النوع من السفن ، مثلما يعنى توافر أعدادها لدى الحكومة فى تلك الفترة المبكرة ، وقد وفرت ذلك من خلال امتلاكها الانجرارية فى وقت لاحق ، والتي أوضحت وثائقها ، أنه بعد امتلاكها وإبورات بخارية ، كانت تقوم هذه الوابورات بجر أعداد من المراكب ، كانت تصل الى الست ، بالإضافة الى بعض الوحدات الأخرى (١٩٩) .

أما بالنسبة للتطورات التى يمكن الوقوف عليها ، فهذه تمثلت عناصرها فى استخدام المراكب الحديدية بعد أن كانت تقتصر على الخشبية ، ثم استخدام أحجام مختلفة تناسب تنوع الحمولات ، وأخيرا محاولة التغلب على السير فى المياه قليلة العمق .

فبالنسبة لاستخدام الحديدية ، كان يعنى ذلك التواصل مع التطور العالمى ، ومن ثم كانت توصية المسيو أوبنهايم بأحضار ١٢٠ مركب جديد من بحر برا ، وجاء بالقرار ذاته المؤرخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) ، أنهم « ٥٠ بقلوع (أشعة) ، ومكتملين الآلات للسفيرة ببحر (نهر) النيل ٥٠ منهم مائة مركب كل واحدة حمولة ٨٠٠ أردب ، وعشرة كل منها حمولة ٢٠٠ أردب » (٢٠٠) .

كذلك أوصت الشركة الانجليزية P & O على أربعة مراكب حديدية للعمل بميناء الاسكندرية فى نقل المواشى بين الميناء والوابورات . وعلى الرغم من أن هذه الاشارات لم توضح كنه الآلات ، الا أن

(١٩٨) دار الوثائق (ديوان خديوى) : مخططة ٧ ص ٢٢١ ، ترجمة وثيقة رقم ٢٣١٢ ١٤/٢ بتاريخ ٥ ذى الحجة ١٢٧١ هـ من محمد خسرو ناظر الوابورات والعمليات الى كاتب ديوان خديوى .

(١٩٩) - مجيدية : مخططة ٢ ، كشف محرر بتاريخ ١٧ ربيع ثانى ١٢٧٦ هـ (نوفمبر ١٨٥٩) ، خاص ببيان عن وإبورات الانجرارية للارين من حاويات القطار البخارية ، ص - ص : ١ - ٦ .

(٢٠٠) - (خدمات - مزيية) : للمخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة ترمز ١٦ بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ ، قرار جمعية مؤسسين القومانية المصرية ، البندان الثانى والثالث .

بعضها أفاد وجود مركب ذى دفتين كان يعمل فى ترعة الإبراهيمية بصعيد مصر ، وعليه ديس وثلاثة أنفار بحرية (٢٠١) .

ولم تقف توصيات التصنيع والشراء عند المراكب الحديدية ، بل كان الأمر كذلك بالنسبة للخشبية ، وإن كان يرجع تشييدها فى مصر ، حيث ترك أمرها لمباشرة مدير العموم ، وكانت بأشعة وحمولاتها بين ١٥٠ - ٤٠٠ أودب ، وقد أشير الى أنها لنقل الأحجار وخلافه (٢٠٢) .

ومما لا شك فيه كان وجود التنوع فى الحمولات فى صالح النقل ، وذلك لتوافقه مع مختلف الشحنات وكذلك منسوب المياه أثناء الملاحة ، وقد كانت تصوص الطلب تشير الى ضرورة مراعاة سير المراكب فى المياه القليلة ، وحسبما أورد النص « ٠٠ لكى لا يحصل وقوفهم وعطلم على الجروف » (٢٠٣) ، بوقت تحاريق المياه بالبحر (النهر) والترع « ٠٠ » (٢٠٣) ، ولكن يبدو أن مثل هذه النصوص لم تكن كافية ، أو أن الانحسار النيلى كان فوق التقديرات فى بعض السنوات ، ولذا لم تكن من وسيلة للتغرب على عدم السير للمنشود ، سوى الجر بالوابورات ، ثم الوسيلة الأخرى التى أشار إليها القرار ذاته وهى « ترتيب خيول بوسته (٢٠٤) » لجر المراكب التى كانت بمعزل عن الوابورات ، وذلك عن طريق قطرها من البر ومع ذلك فقد استخدمت بعض المراكب فى التعمدية للركاب والبضائع بين شاطئى النيل عند اميابة (٢٠٥) ، وذلك قبل استخدام المعديلة البخارية ، وحيث لم يكن قد تم توصيل خطى السكك الحديدية بين الشاطئين .

١٤ - معدية :

تجمع معادى ، معاد ، وجاء فيها عدة آراء ، منها أن المعادى (**): السفن الصغار التى تجاز بها النهر ، أو هى القارب الكبير أو الصغير ،

(٢٠١) - ديوان معية : دفتر ١٨٥٣ معية : دفتر ١٨٥٣ معية ، لمره ٨١ بتاريخ ٢٥ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧٢) ، من مهرداد خديرى الى ناظر الانجرارية ، ص : ٣٢ .
(٢٠٢) - عزيزية : المصدر السابق لنفسه قراء جمعية مؤسسين القومانية المصرية .
(*) شواهد الترغ النيلية عند انحسار المياه بعد انتهاء الفيضان .
(٢٠٣) المصدر نفسه .
(٢٠٤) نفسه .

(٢٠٥) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص : ٨١٠ ، وللزيد راجع ما سيتم تناوله فى « معدية » .

(*) (*) المعادى : باعتبارها أحد احياء القاهرة حاليا ، سميت كذلك نسبة الى معدية جزيرة الذهب .

ذ. سماد طاهر : مرجع سابق ، ص : ٣٦٩ .

الذى يستعمل دون غيره فى تعدية الناس والحواب أو هى المراكب للتعدية، وقيل بأن استخدامها رهن بالترع والأنهار ، ورأى آخر بأنه يطلق اللفظ مجازا على السفن الصغيرة التى تستخدم للتعدية بين السفن الكبيرة والميناء أو بين الكبيرة وبعضها البعض (٢٠٦) .

وإذا كان قد أشير لاستخدام المراكب كمعاد بين شاطئى النيل فى العنصر السابق ، فقد لوحظ أن مسماها كان المركب ، أما فى هذا العرض ، فإن الإشارة كانت تحدد المعدية وتخصها دون سواها ، بما يعنى أنها صممت خصيصا لهذا الغرض ، وفى هذا المجال فقد أشير لاستخدام البخار فى تشغيلها وأطلق عليها « معدية بخارية » ، وقد تم تشغيل احدها لمبور فرع رشيد بين كفر العيس ، وكفر الزيات مع انشاء السكك الحديدية ، واستمر الأمر كذلك ، الى أن تم بناء كوبرى كفر الزيات عام ١٨٥٩ (٢٠٧) .

ولما كانت السكك الحديدية قد تم مد خطوطها الى صعيد مصر بدءا من امبابة فى مديرية الجيزة ، وهذه كانت تقع على الشاطئ الغربى ، ولم تكن تتصل مباشرة بالخط المتجه للوجه البحرى الذى يبدأ من بولاق القاهرة على الشاطئ الشرقى ، من ثم بنت فى هذه الحالة أهمية وجود وسيلة تصل بينهما ، ومع عدم انشاء كوبرى (٢٠٨) ، لم يكن ذلك ممكنا الا من خلال وجود معدية ، وقد كانت هذه المهمة تقوم بها المراكب فى البداية (٢٠٩) ، ثم تم استخدام معدية بخارية ، ومن خلال ما أوردته الوقائع بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٨ هـ / ٦ إبريل ١٨٧١ عن طريقة عملها ، يتضح أنه كان بمقدورها تعدية البضائع مشحونة داخل عرباتها ، وإن كانت لم توضع كنه تلك العربات وعمّا إذا كانت من قطار السكك الحديدية ، بعد أن يتم فصلها عن الوابور الجرار ، لكى يتم تركيبها خلف الوابور الجرار على الشاطئ الآخر ، أو أن ذلك فى حالة صعوبة التفريغ وإعادة الشحن ، وهو الأرجح ، تبعا للنص الذى يذكر : -

(٢٠٦) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص - ص : ١٤٦ - ١٤٨ .

(٢٠٧) د- فاطمة علم الدين : تطور النقل والمواصلات الداخلية ، ص : ٤٥ .

(٢٠٨) تم انشائه كوبرى امبابة عام ١٨٩٠ ، وكان طوله ٤٢٥ مترا ، وله ست فتحات ملاحية ثابتة وفتحة واحدة متحركة ذات ممرين ملاحيين عرض كل منهما ٢١٥ مترا ، وقد عرف باسم « الكوبرى القديم » حيث تم انشاء كوبرى آخر جديد على شماله بدءا من ٦٩١٢ وانتهى ببنائه عام ١٩٢٥ ، وطوله ٤٩٠ مترا ، - المرجع نفسه ، ص : ٢٨ ، ٢٩ .

(٢٠٩) أمين سامي : مرجع سابق . مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٨١٠ .

« ٠٠ بالنظر لترغيب أصحاب الغلال فى الشحن بالسكة الحديد ،
وتسهيل توصيلها بالمحلات مقصودهم ، قد استعملت المصلحة فى توصيل
عرايبات (*) الغلال من البر الغربى الى البر الشرقى بواسطة المصدية
البخارية ، أى أن يورود العرايبات مشحونة غلال لحد محطة امبابه ،
يجرى توصيله الى بولاق ومنها المقتضى ارساله الى الاسكندرية ، يجرى
سفرته دوغرى (مباشرة) بالقطارات المتوجهة اسكندرية ٠٠ » ثم يضيف:
« ان الذى يكون برسم الارسالية الى مصر ، يجرى تعدية عرايباتها مشحونين
بواسطة المصدية البخارية ، من محطة امبابه الى البر الشرقى ، فالذى يكون
مرغوب تسليمه بجهة الرملة (بولاق) يجرى تسليمه هناك ، والذى
يكون مرغوب تسليمه برصيف مصر ، يجرى تسليمه فى رصيف المحطة
المذكورة ٠٠ » ، وكذلك « أن الغلال التى تكون برسم الارسالية الى
اسكندرية ٠٠ تكون تعدية عرايباتها مشحونة بواسطة المصدية
البخارية ٠٠ » (٢١٠) .

ان ما توضحه هذه النصوص ، هو وجود تطور فعلى من حيث
استخدام البخار فى الملاحة ، وتسخير ذلك فى خدمة المواصلات البرية ،
وكانت تلك الأهمية الكبيرة ، التى أبرزها دور المصدية البخارية فى تلك
الخصوصية المصرية ، التى لازمت انشاء السكك الحديدية ، فضلا عن
ذلك دورها فى النقل بين شاطئى النيل ازاء مختلف الأنشطة .

١٥ - نقية :

ذكر أنها تجميع نقائر ، وأشير لها فى الوثائق « نقاير » ، وقيل بأن
النقية هى نوع من المراكب الصغيرة التى تستعمل فى نقل المسافرين
والمناجر فى البحرين الأحمر والمتوسط ، وأشير الى عملها فى النيل أيضا ،
بيد أن البعض أشار لاستخدامها كذلك فى الأغراض الحربية (٢١١) ،
ولم ترد عنها بيانات واضحة ، تحدد ابعاد تصميماتها وتجهيزاتها .

وقد جاء ذكر النقائر فى وثيقة من عهد سميد باشا مؤرخة ٢٣ محرم
١٢٧٦ هـ (أغسطس ١٨٥٩) بما يفيد وجود أربع منها أطلق عليها
« نقاير مالحى » أى تعمل فى البحر الأحمر (المالح) ، وكانت تعمل
باشراف نظارة السفائن التجارية ، أى أنها فى الأغراض التجارية ، وان

(*) هكذا فى الأصل ، أى (عربات) .

(٢١٠) دار الوثائق (محافظ الأبحاث) : مخططة ١١ الوقائع المصرية ، مستخرج من
المعد رقم ٤٠٢ بتاريخ الخميس ١٦ محرم ١٢٨٨ هـ / ٦ أبريل ١٨٧١ .
(٢١١) درويش النخيل : مرجع سابق ، ص ص : ١٥٠ ، ١٥١ .

كانت قد خاطبت الوثيقة نظارة الجهادية ، بعمل ما تراه أرجح للميرى
من حيث بيعها أو تكسيها (٢١٢) .

واذا كان هذا العرض قد رصد هذه الأنواع بمسمياتها ، التي كانت
إضافة لطاقة الملاحة التجارية ، فإن هذا لا ينفي وجود أنواع أخرى ، وعامة
فإن معنى وجود هذا التنوع ، وخاصة في النشاط الداخلي ، أنه يدعم النقل
الداخلي ، مثلما يدعم النشاط البحري ، من كونه وسيلة بدت هامة في
الربط بين الداخل أي الظهير ، والموانئ حيث تبدأ الحركة الخارجية ، أي
صنغن البحرية التجارية .

(٢١٢) دار الوثائق (ديوان مية) : دفتر ١٨٩٩ أولر . رقم ١٦ بتاريخ ٢٣ محرم
١٢٧٦ هـ ، أمر كريم الى نظارة الجهادية ، ص : ١٨٠ .

ثالثا : السفن تاريخيا في ظروف الإصلاحات والشراء

تعتبر اصلاحات السفن وصيانتها على درجة كبيرة من الأهمية ، فهي بمثابة بعث الحيوية للأجزاء العاطلة ، أو بالأحرى قد تبدو ضرورية لاستئناف واستمرار نشاطها ، ومن ثم فهي لا تقل أهمية عن التجهيزات الفنية في تصميماتها ، بل تكون في بعض الأحيان مدعاة لاستبدال آلات وأدوات قديمة أو مستهلكة أو تالفة بالأحدث ، هذا فضلا عن اجراء الصيانة والترميمات في تصميم السفينة ذاتها ، ولذلك كانت تنص النظمات على تخصيص نسبة من الأرباح لاستهلاك الآلات والتأمين ، وأشار الى أنها مال احتياطي (٢١٣) ، وقد ذكرت بحوث البحرية أن البواخر عامة تحتاج الى ثلاثة أنواع من الإصلاح هي اصلاح عاجل ومسنوى دورى ، ثم شامل كل أربعة سنوات ويعرف بالعمرة (٢١٤) .

فاذا نوقشت هذه الأنواع لبدأ أولها ذا صفة مفاجئة قد لا تحتل التجايل ، على عكس النوعين الآخرين ، التي تبدو فيهما السفينة بحالة تمكنها من السير الى موقع الكشف السنوى أو العمرة ، ومن ثم بدت أهمية وجود ورش وترسانات وأحواض لصيانة السفن داخل مصر ، حتى تلبى على الأقل احتياجات الإصلاح العاجلة ، ان لم تكن جميعها ، ولذلك خولت الفرمانات شركات البحرية التجارية المصرية حق انشاء ورش وترسانات في الموانئ المصرية ، مثلما وافقت على أخذها ما يلزم من الآلات في الموانئ ، في انساق مع تشجيعها لكونها مصرية عثمانية (٢١٥) .

وعلى الرغم من أن هذه الانشاءات لم تتم الا منذ أوائل عهد اسماعيل باشا ، وتمثلت في أحواض السفن في كل من السويس والاسكندرية ، وترسانتي بولات والاسكندرية اللتان امتلكتهما الحكومة ، فان هذه

(٢١٣) البند ٤٦ من « نظمات الشركة المصرية » .

(٢١٤) وزارة النقل البحري : مرجع سابق ، ص : ٥٣ .

(٢١٥) راجع : « فرمان تأسيس المجيدية » .

٧- فرمان تأسيس العزيمية م والنصوص ضمن الملحق دراسة الباحث في المنشور
بجامعة عين شمس .

الإنشاءات فتمت بعض احتياجات السفن التجارية وليس جميعها ، فضلا عن ذلك نفس الشيء بالنسبة لامكانيات بعض ورش العريزية في الاسكندرية التي لم تستمر أكثر من ثلاث سنوات (٢١٦) ، حيث كان يعوز امكانيات هذه الانشاءات التواصل التام مع التطورات الملاحية في أوروبا ، ومن ثم كان يتم اجراء بعض الاصلاحات في مصر تارة ، وفي الخارج تارة أخرى ، حقيقة لم تورد الوثائق تفاصيلها ، وانما جادت ببعض نماذج منها ، وهي توضح الى حد ما نوعيات اجراءاتها ، حيث كانت تختلف في حالة الاصلاح في الورش المصرية عنها في حالة الارسال للخارج .

فبالنسبة للإصلاح في مصر ، يرجع انه لم يحدث ذلك بشكل واسع الا في عهد اسماعيل باشا ، لأن أكثر الاشارات التي جاءت في عهد سعيد باشا كانت تفيد الارسال للخارج ، واقتصرت في اشواتها لمصر ، على ديوان المهيات البحرية الذي وجهت له مكاتبه من مدير المجدية بتاريخ ١٦ (ربيع ثاني) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) ، عن حاجة وابور جلة الى تركيب قزانات وصواري ، وأن الصواري وأجبالها موجودة بالديوان ، بينما يتم استيراد القزانات ، ثم اشارة الى قيام الديوان ذاته باجراء غسيل الواحورات وتنظيف قاعاتها (٢١٧) ، فضلا عن استئانة المجدية بخصبة افراد غطاسين من الشركة الشرقية P & O لاجراء اعمال الصيانة (٢١٨) .

وقد كانت أعمال الصيانة هذه تتم باستخدام الغطاسين ، وذلك قبل الانتهاء من حوض السفن بالسويس الذي تم افتتاحه في ١١ أكتوبر ١٨٦٦ ، وكان طوله ٤٠٣ أقدام ، وعرضه ٧٨ قدما عند المسخل ، وقد آلت ادارته لمصلحة وابورات البوسنة الخديوية عام ١٨٧٥ (٢١٩) ، كما أنشئ حوض جائم لإصلاح السفن بميناء الاسكندرية عام ١٨٦٨ ، طوله ١٤٠ مترا ، وعرضه ٣٣ مترا ، بينما كان العمق ١١ مترا ، وقد ذكر على مبارك أن تشغيل الحوض المائم كان يعتمد على العنق بخارتين تقومان

(٢١٦) راجع الفصل الخامس « ظروف قيام النشاط البحري » السابق تناوله .
(٢١٧) دار الوثائق (خدمات - مجدية) : سجل م/٨/١٧٠ قيد التجهيزات الصادرة ، رقم ٧٩ في ١٦ (ربيع ثاني) ١٢٧٧ هـ من مدير المجدية الى ناهر مهيات بحرية ، ص : ١٥٦ .

... سجل م/٨/١٧٠ صادر وورد من الادارة ، رقم ٤٢٨ بتاريخ ٢٢ جا (جهاد ثاني) ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦٦) من ناهر مهيات بحرية الى المدير ، ص : ٥٨ .
(٢١٨) - سجل م/٢ (مجدية) : ملف تليفات وابورات ، بليقة رقم ٤٩٢ بتاريخ ١٥ ملحق ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) من وكيل المجدية بالسويس الى مديرها بمصر : ...
(٢١٩) لريديكو : بنو لاك : مرجع سابق ، ص : ٩٤ . والليديكو راجع ما سبق تناوله في الفصل الخامس « ظروف قيام النشاط البحري » السابق تناوله .

بتفريغه من المياه ، قوة كل منهما ٢٥ حصانا ، وذلك بعد ادخال السفن المطلوب صيانتها وترميمها أو اجراء اصلاحاتها (٢٢٠) ، بالإضافة الى هذا وجد حوض آخر من الحجر كان ثابتا ، ولم يكن متحركا على غرار الحوض العائم ، وقد اضطلعت هذه الأحواض وترسانتا بولاق والاسكندرية بدور هام فى مجال صيانة واصلاح السفن فى عهد اسماعيل باشا .

وتجدر الإشارة الى أنه كان يفرض رسم دخول للحوض ، وحسبما جاء فى قرار جمعية البحرية الصادر فى ٧ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) ، فقد كان رسم دخول الحوض العائم بواقع ٧٠ جنيها انجليزيا (ج.ك) للسفينة الواحدة عن يوم الدخول ، ثم ٣٥ ج.ك عن كل يوم ، أما اذا كانت سفينتان فتدفعان رسم الدخول معا ، ثم ٣٥ ج.ك لكل واحدة على حدة ، بينما تضمن القرار امتيازات للسفن المصرية ، فالثلاثة سفن تدفع رسم ٣٥ ج.ك عند الدخول ، والمبلغ نفسه عن كل يوم فى الاصلاح ، كما تعامل السفن المصرية اذا كان عددها ستا معاملة اثنتين ، فتدفع ٧٠ ج.ك عند الدخول ، والمبلغ نفسه عن كل يوم من أيام الاصلاح (٢٢١) ، وقد كان حجم السفن يحدد اعدادها التى يمكن استيعابها داخل الحوض تبعا لحجمه المشار اليه .

وكان من أثر هذه التطورات ، أنها اتسمت لاجراء الاصلاحات عن ذى قبل ، فلم تعد تقتصر على اجراء الصيانة والترميمات والاصلاحات البسيطة كسا فى الشركة المجيدة ، وانما تمدها الى اجراء التركيبات الجوهرية ، خاصة وأنه تزامن مع انشاء الأحواض ، تطوير العمل فى ورش الترسانات ، بما يعنى وجود المكان المعد لاصلاح السفن فى البحر وهو الحوض ، والعمالة الفنية التى توفرها الترسانة ، ولذلك فما تضمنه الأمر العالى الصادر بتاريخ غاية رجب ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) من اشارة الى وجود وإبورات مما تم تسليمه لانجرايتها فى العمرة بترسانة الاسكندرية ، منها وإبورا القليوبية والبحيرة (٢٢٢) ، يكشف عن قدرة الترسانة على اجراء العمرة ، أو بالأحرى لم تعد تقتصر امكانياتها على اجراء الاصلاحات الطارئة أو السنوية ، وانما الشاملة التى تتم كل أربع

(٢٢٠) على مبارك : الخطط الجديدة .. الجزء السابع ، للجلد الثانى ، ص ٥٤

٧٦ ، ٧٧ .

(٢٢١) دار الوثائق (خدمات - عزيزية) : مطبعة دوت أو رقم ، ملف رسوم الخواص .

والنارات ، صورة قرار جمعية البحرية بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) .

(٢٢٢) — : مطبعة تراجيم دفاتر ٦٥ - ١٨٦٧) ، وثيقة ترة ٧١ بتاريخ غاية

رجب ١٢٨١ صورة الأمر الكريم الصادر للمالية .

سنوات ، وكان ذلك يعنى عدم ارسال السفن للصالح بالخارج الا فى الحالات القليلة .

وتجدر الإشارة الى أن ادارة السفن التجارية كانت تمتلك مخازن لحفظ بعض المهام والأدوات اللازمة للسفن ، وكذلك بعض الفنيين الذين كان بوسعهم اجراء اصلاحات جزئية ، بدون ادخالها الأحواض أو ارسالها للترسانة ، وكان ذلك فيما يتصل باستبدال وصيانة بعض الأجهزة والأجبال والأقمشة والمفروشات (٢٢٣) ، ولكن يبدو أن هذا الجانب امتد اليه الفساد الادارى ، الذى عاشته الشركة العزيبية رغم نشاط سفنها ، حيث أشار قرارها المؤرخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) الى ذلك بقوله : -

« ٠٠ مسألة تصيرات الوابرات ٠٠ وصرف اللوازمات ٠٠ ظهر أن هذين البابين ليسوا تحت روابط مستقيمة توجب حصول الاطمئنان ٠٠ تروكين على أمانة السواربان ونظار وأسطوات التشغيل » (٢٢٤) ، ولذلك نص القرار على ضرورة تقديم قائد السفينة طلب اصلاح أو استبدال الأصناف المطلوبة ، ثم يقوم الناظر أو الوكيل بمعاينة السفينة برفقة ذوى الخبرة من المختصين ، حتى يتم اقرار الشركة ذلك ، ولم تكن ثمة فرصة لتحقيق ذلك سوى بضعة أشهر ، سرعان ما تلاها أيلولة الشركة الى مصلحة حكومية .

وفيمما يتصل ببند الاصلاحات هذا وعلاقته بالميزانية العمومية ، تكشف الوثائق عن تورط ادارة ديوان الصوم فى حساباتها ، فقد جاء فى تقرير مجلس الادارة المقدم للجمعية العمومية فى ٢٢ مارس ١٨٧٠ ، أن المبالغ التى تم انفاقها على مصاريف العميرات فى السنوات السابقة كانت بارة قرش جنيه
١٢ ٧٩ ١٧١٢٦٦ مصرى جرى اضافتها على اثمان الوابرات بدلا من خصمها مع المصروفات ، ونوه التقرير الى أنه حتى يمكن تصحيح ذلك الخطأ « ينبغى استنزال هذا المبلغ من اثمان الموجودات الاسمية » (٢٢٥) .

(٢٢٣) - : للحظظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٣) ، قرار جمعية القومانية المصرية .

(٢٢٤) - : محظظة قرارات مجلس ادارة العزيبية ١٨٦٩ ، وثيقة تمرة ١٧/٣١ بتاريخ ١٣ ذى القعدة ١٢٨٥ هـ ، قرار مجلس ادارة العزيبية .

(٢٢٥) - : للحظظة الأولى (٤٨) ، مذكرة الجمعية العمومية ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ / ٢٢/٠ مارس ١٨٧٠ م س : ٢ .

وكان ذلك يعنى إضافة مبالغ وجمية للأصول الموجودة ، كما ان السفن رغم ذلك كانت فى حاجة الى اجراء تصميرات قدرها الباشمهندسين بمبلغ مائة الف جنيه (٢٢٦) ، ولعل هذا الجانب يقدم تفسيراً لطبيعة ادارة مثل هذه المشروعات ، التى أدت الى تفهقره بدلاً من تنشيطه وتطويره الجوهري .

أما فيما يتصل بإرسال السفن للإصلاح بالخارج ، فإنها كانت كما سبق الإشارة نشطة فى عهد سعيد باشا لعدم وجود منشآتها الكافية فى مصر ، ثم اقتصرت على الحالات القصوى فى عهد إسماعيل ، وذلك نتيجة لشبكات الإصلاح التى تمت فى عهده .

وقد برز من تلك الجهات الورش الانجليزية والفرنسية ، وكان التوجه لهذه الجهات ثانياً بدواطن الشراء الأصلية ، حيث أشارت الوثائق الى أثر هذه العلاقة ، فى أن الموطن الأصلى للبناء ، كانت توجد به أصول البيانات ومختلف المقاييس وطرق التشغيل (٢٢٧) ، وكان ذلك أحد دوافع تعيين العزيزية وكيلاً لملاحيا لها فى لندن ، التى لم تكن تصلها السفن المصرية للتجارة ، قدر ما كانت للإصلاح أو لجلب الأدوات والمهمات المطلوبة (*) .

وعن الإشارات التى جاءت بخصوص السفن المرسلة للخارج ، إرسال سفن المجيدية « السعيدية » ، وتمساح « الى فرنسا ، ثم حجاز الى بومباي ، كذلك من سفن العزيزية « الجعفرية » فى لندن ، ثم « نجد » و « مصنوع » فى بومباي ، ومن سفن مصلحة وإبورات البوستة الخديوية « الدقهلية » فى لندن ، بينما تم إصلاح البخارية « طنطا » فى عدن .

فبالنسبة لتلك التى أصلحت فى فرنسا ، يلاحظ أنها كانت فى عهد سعيد باشا ، لأنها كانت من سفن المنيديية ، ولها سفينتا السعيدية والتمساح ، وقد قدّمنا نموذجاً شبيهاً للسفن البخارية وظروف الإصلاحات التى كانت وجهتها فرنسا ، حيث أمضت فى الإصلاح مدة أطول من مدة تشغيلها ، حيث أرسلتا فى بدايات عام ١٨٥٨ ، وعادت السعيدية أبريل

(٢٢٦) المصدر نفسه .

(٢٢٧) دار الوثائق (خدمات بحرية) : ملفظة قرارات جمعية المؤسسين ، وثيقة بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس) . قرار جمعية الوابورات المصرية .
(*) سيتم الحديث عن ذلك فى الفصل الخاص « التوكيلات الملاحية »

١٨٦٠ ، ثم عادت « تمساح » فى يونية من العام التالي ، أى أكثر من تلك الفترة التى مضت على تأسيس المجيدة عام ١٨٥٧ (٢٢٨) .

ولعل هذا يرجع القول بشراء سفن ليست جيدة من فرنسا ، ولهى هذا الخصوص ، كان مدير المجيدة آنذ هو ادوار ديرفيو ، كما أن والده تولى الاتفاق على اصلاحاتها فى فرنسا ، كما أنه لم يكن بعيدا عن توقيع عقود البيع الأولى (*) ، وقد كشف تشغيل السفينتين مبوء بنائهما ، كما أن الفترة الطويلة التى استغرقها الاصلاح ، أضنافت بعدا آخر لسوء التعامل مع ورش مرسيليا آنذ ، وتجدر الإشارة الى أنه أثرت خلافات حول مصاريف الاصلاح ، أدت الى اقامة دعوى قضائية احتججت اياها السفينة « تمساح » فى ميناء مرسيليا فى الفترة من مايو ١٨٦٠ الى يونيو ١٨٦١ .

ولما كانت الشركة المجيدة لم تعين وكلاء ملاحيا لها فى فرنسا ، من ثم أسند أمر الاشراف والاتفاق الى والد ديرفيو من خلال بيتهم المالى « الخواجات ديرفيو وشركاه » ، ومن ثم بدا الأمر اشبه بوجود شركة مصغرة داخل المجيدة تابعة لآل ديرفيو فى مصر وخارجها ، فالابن مديرها فى مصر ، والاب والشركاه فى فرنسا ، ولم تكن معاملتهما مع المجيدة فوق الشبهات ، ويمكن استنتاج ذلك من الأمر الصادر من اسماعيل باشا بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) ، الخاص بتسوية نفقات اصلاح السفينة تمساح ، الذى وافق على صرفهم مبالغ دون تقديم حوافظ أو مستندات ، واتضح ذلك من خلال مراجعة ديوان المالية للقوائم المقدمة من الخواجات ديرفيو على الحوافظ والمستندات ، حيث ورد فى بارة كيسة

الأمر العالى أن الخواجات قدموا كشفهم عن مبلغ ٢٠ ١٦٩٢ أمر سعييد باشا قبل وفاته بدفع ٢٢٧٥ كيسة وبضعة كسور ، وتبقى لهم نحو ٤١٦ كيسة ، وأوضح ان الكشف (القوائم) بها هبالغ لا تقابلها ايضالات أو حوافظ أو مستندات ، وذلك حسبما أفادت نظارة المالية الماليسنة اسماعيل باشا (٢٢٩) .

(٢٢٨) - (مجيدة) : سجل م/١٢/١ قيد التحريات الصادرة لقرنة ٤٠ بتاريخ ٦ من (شعبان) ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من مدير الميمنية الى ناظر ديوان المالية ، من : ٣٤ ، - سجل م/١٢/١ قيد محروقات صادرة قللم المدير ، لقرنة ٧٧ بتاريخ ١٠ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) ، من المدير الى ناظر المالية ، من : ٢٧٣ .
(*) راجع ما سبق تناوله فى (الادارة العمومية - المجيدة) .
(٢٢٩) - (ديوان عمية) : دفتر ١٩٠٤ أولر ، رقم ٢٠ أمر عالى بتاريخ ٢٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) الى ديوان المالية ، من : ١٦٤ .

وعلى الرغم من ذلك تمت الموافقة على الصرف جريا على العادة في التصديق رغم عدم وجود المستندات الأصلية ، وجاءت الإشارة بالأمر ذاته الى أن غالبية المبلغ كان قد وافق على صرفه سعيد باشا من قبل بنفس الأسلوب .

فإذا كان هذا الإطار يفسر النهج الذي ارتضاه كلا الحاكمين في ققتهم بديرفيو ، الا أنه يكشف بما لا يدع مجالا للشك عن ثمة شبهات في طلبهم مبالغ تفوق الأصل والعمولة ، لأن محور عملهم بيت مالى ، وفي الأمور المالية تبدو أهمية وجود مستندات الصرف الأصلية ، أما عدم وجودها فيمنى عدم الصرف الفعلي ، ولكن يبدو أنهم كانوا على بينة من تصديق حكام مصر لأقوالهم بدون مستندات .

وإذا كان الإطار ذاته يكشف عن أن كلا الحاكمين لم يسراع في حالتنا هذه ، توافر المستندات عند أمره بفتح المال ، فإنه وجد نموذج أكثر دلالة على سوء التصرف في السفن ، فالسفينة نفسها « التمساح » بيعت ومعها سفينة أخرى هي « منفلوط » الى ادوار ديرفيو بمبلغ عشرة آلاف جنيه (٢٣٠) بينما كانت اثنتانها الأصلية ومصروفات بارة قرش جنيه

اصلاحهما ٣٤ ١١ ٧٣٣١٤ ، وكانت المصروفات التي تقاضاها ديرفيو بارة قرش جنيه

وشركاه عن واپور التمساح ١٢ ٤٠ ٩٧٨٢ أى اشترى السفينتين بما يزيد قليلا عن مصروفات اصلاح احدهما ، وبما يقل عن ١ اثنتانها ، ومن المفارقات أن تتم تلك الصفقة بعد تجديدهما في العمرة الشاملة .

أما بالنسبة للسفن التي أرسلت للإصلاح بالجهات الانجليزية ، فمنها السفينة « الحجاز » من الشركة المجيدية ، وكان ذلك في نهايات ١٨٦٠ في فترة تولية عبد الرحمن رشدي ادارة المجيدية ، بدلا من ادوار ديرفيو ، وقد أرسلت هذه السفينة الى بومباي في الهند ، حيث كانت توجد أحواض الاصلاحات والورش والترسانات البريطانية التابعة لحكومة الهند (*) .

(*) (٢٣٠) . أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من ح ٣ ، ص : ٥١٨ .

(*) قام الوجود البريطاني في تلك الجهات من خلال شركة الهند الشرقية البريطانية منذ ١٦٠٠ م ، التي كانت تجميعها أجهزة سياسية منها رئاسة بومباي التي أشرفت على البحرية الهندية ضمن اختصاصاتها ، غير أنه منذ عام ١٨٥٨ تم انشاء وزارة الهند البريطانية بدلا من شركة الهند الشرقية ، التي خضعت للإشراف المباشر للحكومة البريطانية في لندن ، وكان يتبع حكومة بومباي « البحرية الهندية » والوكلاء السياسيون في بنفاه وعدن والخليج الفارسي (العربي) . - د - فاروق إياطة : مرجع سابق ، ص ص : ٦٦٧ ، ٦٦٨ .

وقد أوضحت إجراءات ارسال هذه السفينة ما كان يتم اتبعه في هذا الشأن ، حيث كان يتم اقرار الاصلاحات المطلوبة وجهات الاصلاح ، عن طريق لجنة تضم عناصر فنية من الشركة ، وبعد أن تعتمد ذلك الإدارة ، يتم استطلاع الأمر مع الوكلاء الأجانب بمصر ذوى العلاقة بتلك الجهات الأجنبية ، وذلك للوقوف على الامكانات الفنية والتكلفة المالية ، لاجراء المقارنة بما يكفل الأرجح للشركة ، ومن ثم تتم المكاتبات مع المية للحصول على الموافقة الغديوية بارسال السفينة للخارج ، وخاصة أن تلك الجهات لم تكن ضمن نطاق خطوط سير السفن ، ثم تجرى مكاتبات واتصالات ذات شقين ، أولهما : ملاحي يعتمد على حسن علاقة البحرية التجارية المصرية بشركات الملاحة الأجنبية للحصول على توصيات لجهات الاصلاح ، وثانيهما سياسي على مستوى الخارجية المصرية والقناصل ، للحصول على اذن بالدخول لاجراء الاصلاحات .

وفي هذا الخصوص ، فقد تمثلت العلاقة الملاحية في مكاتبة المجيدية الى وكيل الشركة الشرقية P & O بالاسكندرية في ١٨ سبتمبر ١٨٦٠ ، للحصول منه على توصية الى وكيل الشرقية في بومباي للملاحظة السفينة « الحجاز » ، وتلبية احتياجاتها الفنية أو المالية ، وفي هذا المجال تجدر الاشارة الى أنه كان يتم ارسال قدر من المال لذلك الوكيل ، وقد أرسلت بالفعل « صرة بها ألف جنيه انجليزى » الى وكيل الشرقية في بومباي ، ولكن كان يحدث في بعض الأحيان أن تزيد التكلفة عن المبلغ المقدرة وفي هذه الحالة يتولى ذاك الوكيل الدفع ، على أساس عدم وجود وكيل ملاحي للشركة المصرية بتلك الجهات ثم التسبوية بين الادارة ووكيل الشركة الأجنبية الموجود في مصر (٢٣١) .

أما الشق السياسى ، فقد تم من خلاله الحصول على توصية من القنصل العام البريطانى الى حكومة الهند وذلك لتسهيل الدخول ، كذلك للخصوص ذاته تم اخطار « على محمد خان » قنصل المولة العثمانية في بومباي لاعلامه وامكانية الحصول على اذن بالموافقة ، وذلك على الطلب المقدم

(٢٣١) دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : مجل ٨/١/٦٠ قيد التحريرات الصادرة عن افرنكي ، سايرة بتاريخ ١٨ سبتمبر ١٨٦٠ من المدير الى الخواجة بتصميم وكيل الكومبانية الشرقية باسكندرية ، ص : ١٠٧ - سايرة بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٠ ، من المدير الى الخواجة جون بيتش وكيل الكومبانية الشرقية في بومباي وطيه خطابات توصية ، ص : ١٢٦ ، - رقب ٤٨ بتاريخ ٢٤ ر (ربيع اول) ١٢٧٧ هـ (أكتوبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس . ص : ١٢٧ .

من المجيدة الى حاكم بومباي (٢٣٢) *

ولما كانت السفينة في هذه الحالة ، تبحر في غير خط سيرها المعتاد ، أو بالأحرى طرق ملاحة جديدة ، من ثم كان يتم اسناد ادارتها الى من كان لديهم خبرة لهذا الطريق البحري ، كذلك لم يكن الأمر يقتصر على المكاتب الضابطة ، وانما خطابات توصية أيضا ، يحملها قائد السفينة .

واذا كانت « الحجاز » قد أرسلت الى بومباي في عهد سعيد باشا ، الذي اقترن عهده بتزايد النفوذ الفرنسي ، فان هذا الأمر رغم ما به من مكائبات سياسية ، كان جوهره عملا ملاحيا اقتصاديا ، ينظر اليه من خلال الواقع الذي أثبت معاناة المجيدة من اصلاحات السفن « التمساح » السعيدية « في فرنسا ، كما أن بومباي كان يسهل الوصول اليها تبعا لنطاق عمل السفينة « الحجاز » التي كانت بالبحر الأحمر ، ولم تكن قناة السويس قد افتتحت بعد ، والوصول الى أوروبا يتطلب الدوران حول رأس العشم (الرجاء الصالح) .

ومع ذلك لم يخل الأمر من وجود بعض المظاهر ذات المغزى السياسي ، ذلك أنه بعد حضور « الحجاز » من الاصلاحات في « حوض الحكومة الانجليزية » ، في بومباي ، اتضح أن حكومة الهند البريطانية تنازلت عن تقاضى وصول وتداول الحوض مفتحة الاصلاح ، ولذا أمرت الشركة الجديدة - بحسب مكاتبتها الى وكيلها بجدة بتاريخ ١١ (شوال) ١٢٧٧ هـ (ابريل ١٨٦١) - بتسليم تجصيل أجرة ركوب ٢٢ فردا من البحريين الانجليز ، جاءوا من جده الى السويس ، وتم اخطار القنصل الانجليزي في جدة بذلك (٢٣٣) *

وعلى هذا الأساس ، بدت الغاية ايجاد علاقات طيبة بين الشركات الملاحية من جانب ، ثم بينها وبين القناصل والحكومات من جانب آخر ، وكانت الوسيلة تقديم التسهيلات والمساعدات ، وفي هذا المجال تجدر الاشارة الى أن حكومة الهند والشركة الشرقية ، كانت لهذا من العلاقات

(٢٣٢) المصدر نفسه : - سائرة بتاريخ ٢٧ نوفمبر ١٨٦٠ من المدير الى سعادة والي بومباي ، ص : ١٨٠ . - بتاريخ ٢٨ نوفمبر ١٨٦٠ من المدير الى جبهة علي محمد خان قبيل الدولة الضابطة في بومباي ، ص : ١٨٢ . - بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٨٦٠ من الخواجة وليام ماكالكين وكيل الكومبانية الشرقية في بومباي ، ص : ١٩٩ .
(٢٣٣) - : سجل ١/٣/٦٠ قيد التجريبات الصادرة عن رئيس الركن الاداري ، بتاريخ ١١ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (ابريل ١٨٦١) من مدير المجيدة الى وكيل المجيدة المصرية بجدة .

للملاحية ذات الأهمية الإستراتيجية في مصر ما يدعو لوجود علاقة حسنة ، حيث منحت التسهيلات لانتقال الجنود البريطانيين ١٨٥٧/١٨٥٨ إبان ثورة الهند ، وكذلك كانت الفئارات المصرية بالبحر الأحمر تحت إدارة الشرقية في عهد سعيد باشا ، بالإضافة إلى التنافس الأنجلو فرنسي على صعيد تنافس الشركات البحرية وخاصة الشرقية P & O التي تقابلها الميساجيري الفرنسية ، حيث أن الفترة ذاتها كانت تشهده محاولة حصول كل منهما على حق انشاء حوض اصلاح للسفن بالسويس لخساب الحكومة المصرية ، وإن كان قد غلب فيه النفوذ الفرنسي ، فانشأته شركة اخسوان ديسو تحت اشراف الميساجيري وهو ما تم تناوله في مواضعه .

ومع ذلك فإن وجود مثل هذه التسهيلات والامكانيات الفنية التي أضعفت اصلاح السفينة في بضعة أشهر ، كانت أكثر جدوى للسفن المصرية من تلك التي مرت بها في ورش مرسيليا التي تزايدت فيها نفقات الإصلاح وأقيمت بشأنها الدعاوى القضائية علاوة على طول فترة الإصلاح ، ورجحت كفة الجانِب الانجليزي .

كانت مثل هذه الجوانب من أهم دوافع غلبة التوجه للجهات الانجليزية بعد ذلك في عهد اسماعيل باشا عند شراء السفن أو إرسالها للإصلاح في الخارج ، ويتضح ذلك من خلال قرار جمعية مؤسسي « الشركة المصرية » المؤرخ ١١ جمادى أول ١٢٨٠ هـ (أكتوبر ١٨٦٣) ، إثر اجتماع اللجنة المشكلة من مهندسي العمليات ومهندسي إوابورات بولاق ومهندس ترسانة الاسكندرية ، المكلفة بفحص السفن « جده - القباري - الحجاز » ، إذ كان اقرار « بومباي » كجهة للإصلاح (٢٣٤) ، وفي المؤرخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) كان اقرارها إرسال السفينة « الجعفرية » الى لندن ، وذلك لكي يتم تغيير ماكينتها بأحسنى أحدث ، وكذلك اجراء تعديلات في أماكن الركاب والبضائع ، وحسبما أشار القرار فإن الجهة التي كانت تتولى الإشراف على الإصلاح هي الشركة الشرقية P & O (٢٣٥) .

وتجدر الإشارة الى أن جهة عمل السفينة كانت تجد وجه الإصلاح من هاتين الجهتين وخاصة قبلي افتتاح قناة السويس ، لذا كانت ترسل العاملة في البحر الأحمر الى بومباي ، والتي بالبحر المتوسط الى لندن ،

(٢٣٤) - عزيزية : للحظة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ١١ جمادى أول ١٢٨٠ هـ (أكتوبر ١٨٦٣) قرار جمعية مؤسسي القومية المصرية .
(٢٣٥) - : وثيقة بتاريخ ٥ جمادى آخر ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) ، قرار جمعية حضرات مؤسسي القومية المصرية في سباحة السفن .

وقد تم ذلك أيضا في الشركة العزيرية ، حيث وجدت اشارات الى دخول السفينتين « جده - مصوع » حوض الحكومة في يومئذ في شهر رمضان ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦٥) (٢٣٦) ، كذلك صنع قران « دمنهور » في لندن في نهايات ١٢٨١ هـ (ابريل/مايو ١٨٦٥) ، وتكشف اشارة التصنيع هذه عن وجود وكيل ملاحى تم تعيينه في لندن هو عبد الحميد بك (٢٣٧) ، والذي كان وجوده لمتابعة الاشراف على تدبير احتياجات السفن ، كما تكشف أيضا عن وجود تطور في انشاءات الاصلاح في مصر ، حيث كان ذلك معاصرا لقرب الانتهاء من انشاء حوض السفن في السويس ، الذى تم افتتاحه في أكتوبر ١٨٦٦ ، ولذلك لم ترسل السفينة باكملها للخارج ، ومن ثم أصبح ارسال السفن للاصلاح بالخارج مقتصر على حالات التعديل الجوهرية في التصميم الاصلى ، أو اجراء اصلاحات تفوق الامكانيات المصرية ، ولذلك لم ترد اشارات كثيرة في هذا المجال ، حيث كانت تحدث تطورات أخرى تمثلت في ترسانة الاسكندرية ، وانشاء الحوض العائم بالميناء ذاته ، وأيضا اصلاح الحوض الحجرى القديم الذى كان قد أنشأه محمد علي .

ومن الاشارات التى جاءت لاحقة للعزيرية ، تلك التى وردت بخصوص سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية حيث تم ارسال سفينة « الدقهلية » للاصلاح في لندن ، اوائل ١٨٧٣ (٢٣٨) ، وكذلك أجريت اصلاحات عاجلة لماكينات « المنصورة » و « طنطا » في ورش ميناء عدن التابعة للشركة الشرقية الانجليزية P & O (٢٣٩) ، ولعل هذا العرض يكشف عن أن الاصلاح بالخارج كان يتناسب في حجمه تناسباً عكسياً مع تطور المنشآت المصرية ، فكان يتزايد عند وجود نقص في مصر ويقل تدريجياً كلما حدث التطور .

(٢٣٦) - : مخططة الواپورات رقم ١ ، وثيقة بتاريخ ١٨ ن (رمضان) ١٢٨١ هـ (فبراير ١٨٦١) . تقرير سواى وابور مصوع الى قومية عزيرية مصرية مديري سماءتو الهندى .

(٢٣٧) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ، وثيقة لمر ٥٧ بتاريخ ٢٧ ذى القعدة ١٢٨١ هـ ، قرار مجلس ادارة العزيرية باعتماد اسماعيل رافع ناظر الشركة في ٢٨ محرم ١٢٨٢ هـ (مايو ١٨٦٥) .

(٢٣٨) - ديوان ممية : مخططة ٤٧ مية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٥٠/٢٥١ بتاريخ ٢١ جمادى أول ١٢٩٠ هـ (يولية ١٨٧٣) من مدير صوم مصلحة وابورات البوستة الخديوية الى الخفية .

(٢٣٩) - مصلحة وابورات البوستة الخديوية : سجل م/٣/٢٧ وارد الفروع لديوان الموم باسكندرية ، رقم ٧ في ٤ ذ (شعبان) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) من حسن على بك يمين الى مدير صوم للمصلحة .

وإذا كان هذا العرض قد رصد أنواع السفن وسمياتها واصلاحاتها ، الا أنه يثير في الوقت نفسه ، بعض الملاحظات حول عمليات الشراء والأطر التي كانت تحدد وجهتها في عهدى سعيد باشا وإسماعيل باشا ، خاصة في حالة شراء السفن البخارية والوهورات ، بالإضافة الى بعض الأنواع الأخرى ، التي كان يتم تصنيعها من الصاج والحديد ، والتي كان يتم انشاؤها في أوروبا ، نظرا لتأخر تصنيعها في مصر ، فانه لوحظ ارتباط الشراء بمحاولة اللحاق بمعطيات التطور ، ولكنها استبعدت تواجد العمالة الأجنبية ، مثلما أدت الى التوجه صوب الخارج أيضا لاجراء الاصلاحات ، ومن ثم يمكن رصد تلك الصورة من خلال تحديد جهات الشراء ، وهذه بدت في صور متداخلة لم تقتصر على الشراء مجردا ، وانما كان تحديد وجهته يخضع لعنة عوامل جاءت انعكاسا للظروف التاريخية آنثذ ، من تداخل ظروف التطور الأوربي في التصنيع مع التوجهات الملاحية المصرية ، ثم نفوذ الجاليات الأجنبية في كسب التأييد السياسى ، ومحاولتها تحقيق مكاسب الصفقات التجارية وغيرها من مختلف العوامل .

ففى عهد سعيد باشا ، على الرغم من ذكر جهات أوربية متعددة عند شراء السفن ، الا أن الاشارات الى مارسيليا وشركة الميساجيرى الفرنسية ، ثم وساطة ادوار ديرفيو ، كانت هى الغالبة ، ويمكن القول انها كانت جزءا من توجهات الباشا صوب فرنسا ، ونجاحا حققه أحد أهم رموز النشاط الملاحي الفرنسى فى مصر « ادوار ديرفيو » ، الذى لم يكن مديرا لمكتب الميساجيرى بالاسكندرية أو أنه أصبح بعد ذلك مديرا للشركة المجيدية بحسب ، وانما كان أحد رجال المال ، الذى قام بدور مزدوج فى مجال التعاقد على توريد صفقات السفن ، فى إطار تنافس فرنسى انجليزى ، أوضح مقامرة أجنبى ، على حساب التفوق الفنى للسفن الذى لم يكن كذلك فيها يورده ، وممثال لذلك وإهورات سعيد وتمساح والسويس المشتراة من مرسيليا ، ثم دور ديرفيو فى هذه الصفقات وهذا يمكن رصده فى عدة نقاط :

أولا : كان ديرفيو على علاقة بشركات صناعة السفن الفرنسية ، وازدادت أواصرها بموردي شركة « فورج وشانتيه للبحر المتوسط » ، وذلك لوجود علاقة قوية بين صديقه وشريكه المالى أندريه بهذه الشركة ، وقد أوضحت مراسلاتهما معا ، أن أندريه بحث يذكره بأن أحد مديرى تلك الشركة وهو « أدولف ماراكوارد » كان أحد شركائه الكبار فى بنك بالى ، ومن ثم يجب عليه مراعاة ذهاب صفقات السفن الى الشركة ، التى عبر عنها بقوله « ٠٠ التى تهتمنا مصالحها ٠٠ » ، وقد اتضح معه ذلك أن

أنديره كان شريكاً في تأسيسها ، وكذلك رئيس شركة الميساجيرى (٢٤٠) ،
التي كان ديرفيو مديراً إقليمياً لها في مصر قبل توليته إدارة المجيدية .

وعلى الرغم من أن تلك المكاتبة كانت في ١٠ مايو ١٨٦٣ ، أثر إشاعة
عن نية أسماعيل باشا شراء ثلاث سفن حربية ، إلا أنها توضح مدى ارتباط
مضالغ الأجانب ، وقد يقال بأنها التجارة ، ولكن ديرفيو كان يلجأ إلى
المخادلات والاعتراضات في مجلس إدارة المجيدية رغم زيادة الأسعار
والتفاوت الفلحي ، وينبذ اصراراً على شراء مصر للسفن من الشركات
الفرنسية ، وقد أشار لاندز لذلك بقوله :

« لقد أمكن ديرفيو أن يجادل في مجلس إدارة المجيدية - مثلاً - أنه
بصرف النظر عن الأسعار المقارنة ، فإن طلب كل سفن الشركة من شركة
P & O (الانجليزية) يعتبر اهانة لفرنسا ، وكتب إلى أندريه « ليساعدنا
الله إذا لم تنتج سفناً جيدة مثل السفن الانجليزية » (٢٤١) ، وفي هذا
القول اعتراف ضمني بأن السفن الفرنسية ، التي كان يحرم على بيعها
لمصر ، لم تكن جيدة .

ثانياً : يؤكد واقع تلك الواپورات ذلك ، فقد كانت أثمانها
س فرنك س فرنك
٨٧ ٩١٤٠٨١ واپور سعيد ٧٧ ٧٢٠١٠٩ واپور تمساح ، برشيان
س فرنك س فرنك

(نجد) ٥٥ ٧٣٤٤٤١ ، ثم واپور السويس ٣٣ ٦٦٥٨٠٥ (٢٤٢) ،
ومن المفارقات أنها كانت أقصر الواپورات عمراً في التشغيل بالبحرية
التجارية المصرية (المجيدية) حيث غرق واپور سويس في يافا ، وأرسل
واپور تمساح وسعيد ثانية للإصلاح بموسيليا منذ عام ١٨٥٨ أى بعد نحو
العام من قيام الشركة ، وحسبما جاء بالوثائق ، أن الواپورين صارا
أرتجاعهما للميرى في أبريل ١٨٦٠ ، وأنه قد بلغت المصروفات عليهما من
يد الخواجات ديرفيو وشركاه بموسيليا منذ عام ١٨٥٨ حتى إبريل ١٨٦٠
للاپور سعيد ، وحتى يونيو ١٨٦١ بالنسبة لتمساح مبلغ

(٢٤٣) « تاليفيس لاندز : مرجع شاولي ، ص ٢٤٠ ، ١٤١ »
(٢٤١) المرجع نفسه : ص ١٤٩ ، ١٥٠
(٢٤٢) « دار الوثائق (خدمات - مجيدية) : سجل ج/٨/١٦ قيد التبريرات المبادرة
عربي/ قلم الإدارة ، رقم ٤٠ بتاريخ ٦ من (شعبان) ١٢٧٧ هـ (إبراي ١٨٦١) من المدير
إلى ناظر المالية ، ص : ٢٢٤ »
« سجل ج/٨/١٦ قيد التبريرات الصادرة ، مرة ٢٢ من ٦ من (شعبان) ١٢٧٧ هـ
من مدير القويانية إلى ناظر المالية ، ص : ٢٤١ »

٣٥ ١٣٠٣٣٠ . وصدر الأمر العالي بسدادها بموجب القائصة المقدمة منهم ، ثم بيع تبساح الى ديرفيو في عهد اسماعيل باشا ، أما بائع الوابورين للشركة فكان سنيادنيوه (٢٤٣) .

ثالثا : يتضح من هذا ان الوابورين لم يعملوا أكثر من عام ، وظلا في الإصلاحات فترة أطول الى أن تم ارجاعهما للميرى ، ولم يعد الأمر هو عدم جودتهما ، وإنما يكمن الدرس في المصالح المشتركة بين الأجانب ، التي دفعتهم للتجارة على حساب مصر ، وعدم ادراك الحاكم المصري ذلك ، حيث لم يبق منهما سوى وابور نجد ، وهو الذي غرق عام ١٨٦٥ في عهد اسماعيل باشا .

ويرجع أن عدم كفاءة هذه الوابورات ، كانت من بين العوامل التي أدت الى الاتجاه الى دول أخرى سواء من حيث شراء السفن الأخرى ، أو إصلاحاتها ، فقد أشير الى وابور الحجاز مثلا ، أن بنائه الأصلي كان في « بلاد القلنك بغارويقة الخواجات وان فليسنكر وأن هينل بامستردام » (٢٤٤) .

ومن الملاحظات الجديدة بالتسجيل في هيئة الشبان ، أنه بعد تعيين إدارة الجديدة ، اتجهت غالبية طلبات تطوير وإصلاحات السفن الى الشركات الانجليزية ، سواء في لندن أو بومباي وقد برزت منها شركة الخواجات جويس وشركاه في ليفربول (٢٤٥) ، ثم شركة P. & O. وخاصة ورشها في بومباي ، ويرجع أن دوافع هذا التغير كانت في تفوقها عن مثيلاتها الفرنسية ، بالإضافة الى الأمور السابقة ذكرها مثلما تأثرت بتوجهات الإدارة بعد تعيينها صوب إنجلترا ، وخاصة بعد تحسين العلاقات الملاحية بين بريطانيا ومصر التي سمحت للفرق الانجليزية ، بلجتيان أبوابها في أواخر ١٨٥٧ ، لاتخاذ الموقف بعد ثورة الهند (٢٤٦) .

أما في عهد اسماعيل باشا ، فقد وضع منذ البداية غلبة التوجه لشراء السفن من إنجلترا وهو ما أشير له ، عندما ذكرت طلبات الشركات

(٢٤٣) - : سجل م/٣/٦ قيد التحويلات الصادرة قلم المدير ، لمر ٧٧ بتاريخ ١٠ محرم ١٢٧٨ هـ (١ يولية ١٨٦١) من المدير الى ناظر ديوان المالية ، ص ٢٧٣ .
(٢٤٤) - : عزيزية : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وثيقة بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨١ هـ (أغسطس ١٨٦٣) / قرآن جنينة القومية المصرية .
(٢٤٥) - : مجييدة : سجل م/٤/٦ قيد التحويلات الصادرة والوارد ، بتاريخ يولية ١٨٦١ من الخواجات ديرليو وشركاه بالاسكتلندية الى المدير ، ص ١٤٠ .
(٢٤٦) - : د. عبد العزيز الشماوي : مذكرة السويدي ، ص ١٣٧ ، ١٣٨ .

المصرية والعزيمية ، حيث كانت التوصيات ترسل الى وكيل شركة P & O يتصنع أعداد من الوايورات ، وكان ذلك يعنى تفوق استخدام السفن الانجليزية فى البحرية التجارية المصرية ابان عهد اسماعيل باشا ، ويرجح أن الدافع لذلك كان التفوق الانجليزى والتوجهات السياسية كما يلى :

أولا : التفوق الانجليزى وهو ما عبر عنه ادوار ديرفيو أحد المؤسسين وعضو مجلس ادارة المصرية والعزيمية ، بمشاعره التى لم تخف ضيقه بضالة فرصة تسويق الوايورات الفرنسية ابان عهد اسماعيل باشا ، وذلك فى رسالته الى صديقه أندريه بقوله « .. ليساعدنا الله اذا لم تنتج سفنا جيدة مثل السفن الانجليزية » (٢٤٧) .

وفى موضع آخر حين اشتد الضيق بديرفيو فى أعقاب توقيع عقد مع شركة P & O لتوريد ١٢ سفينة بخارية ، بالإضافة الى تكليف نفس الشركة بالقيام باصلاحات الأسطول المصرى ، أن قام بالكتابة الى صديق وسيط ، مخبرا ارمان بيهيك « وزير الزراعة والتجارة والأشغال العامة الفرنسى ، وفى نفس الوقت رئيسا لمجلس ادارة شركة الميساجيرى البحرية ، وعضوا فى مجلس ادارة شركة « فوج وشاتيه للبحر المتوسط » الخاصة بصناعة السفن ، بأنه مستاء من منح الخديوى عقود بناء السفن لشركات بريطانية ، ويطلب فيه تدخل فرنسا رسميا .

ولما كان أندريه يعلم خطورة اكتشاف مثل هذا المسلك على وضع ديرفيو فى مصر ، فقد أرسل اليه محذرا فى ١٨ فبراير ١٨٦٥ ، وبما يفيد أنه مادام البحث عن الأفضل فليس هناك ما يمنع تقبل ذلك والدخول فى المسائل بمنطق رجل المال حتى لو كان ذلك فى عمليات توريد سفن انجليزية ، وذلك حسب النصوص الواردة .

« .. مضطر أن أرفق .. تحذيرا أرجو أن تعذرني فيه .. انى أنبهك أن تأخذ حذرك ، فبصالحك تتعرض لخطر الاساءة الجدية ، اذا افشيت الأسرار .. صدقنى اذا نصحتك أن تكفى بالأسف فى داخلك .. فلتصنع قواربك فى كلايد أو ميرس اذا شاء صديقك الملكى (الخديوى) ذلك حاليا ، واذا أراد خطوطا أو قاطرات انجليزية ، فلتتوجه الى شيفلد أو برمنجهام ، وتؤكد من أتمابك ، دون أن تشغل نفسك فى أن تكون الإفضلية لاجراض سفننا أو مصانعنا .. » ثم يختتم رسالته بقوله : « لابد أن يأتى دورنا عندما ترتفع أسهمنا فى السلم السياسى .. » (٢٤٨) .

(٢٤٧) دافيس لالز : مرجع سابق ، ص : ١٤٩ ، ١٥٠ .

(٢٤٨) نفس ، ص - ص : ٢١١ - ٢١٢ .

فإذا كان هذا ، يوضح أن عمليات شراء السفن من الخارج كانت تمكن خلقها صراعات سياسية بين الجاليات الأجنبية ، فانه يوضح أيضا ، أن مثل هذه الأمور ، كان يتم النظر إليها باهتمام بالغ في عالم التجارة ، وبما يعكس حرص تلك الجاليات على مصالح أوطانها .

أما إذا تمت مناقشة التفضيل المصري للوإبورات الانجليزية ، فذلك للسبب العالمية التي كانت تتمتع بها إنجلترا في عالم الملاحة ، فبالقارنة كان لدى شركات الملاحة الانجليزية وخاصة P & O ، الترسانات والمخازن وورش الإصلاح المنتشرة في لندن والرأس (رأس الرجاء الصالح) ومنطقة البحر الأحمر وبومباي التي توسعها تادية الخدمات للسفن المصنعة في إنجلترا ، على عكس شركة الميساجيرى الفرنسية التي شرعت منذ عام ١٨٦١ فقط ، في مد وتنظيم خط ملاحى من السويس الى الهند الصينية ولم تكن محطات سفنها مزودة بأحواض لإصلاح السفن الكبيرة ، حتى مستعمرتها كوسنشين Cochinchine الواقعة في الهند الصينية ، كانت خالية من حوض بحرى كبير ، فكانت تلجأ تلك السفن الى ميناء هونج كونج Hong-Kong ، او بومباي ، وكلتاها كانتا تحت النفوذ البريطانى ولذلك نجحت مساعي تلك الشركة في اقتناع الحكومة المصرية (سعيد باشا) على انشاء شركة ديسو حوضا لإصلاح السفن بالسويس ، وهو ما تم لحساب الحكومة (٢٤٨ م) ، وكان جوهر هذا الأمر الاستجارة بمشآت مصرية في مواجهة التفوق الانجليزى ، بالإضافة الى ذلك تفوق الاسطول الانجليزى نفسه في وحداته وامكاناته ، وهو الذى ذكر عنه جورج لوفران ، بأنه منذ ١٨٥٠ كان نصيبه ٦٠٪ من السفنات العالمية ثم ارتفعت بعد ذلك ، كما كانت سفنه ثلاثة أصناف كبرى يبلغ طولها ٣٠٠ متر ومختلطة للمسافرين والبضائع ، ثم مراكب خاصة (٢٤٩) ، وكان ذلك يعنى القدرة الانجليزية على تلبية كافة الاحتياجات وبمختلف المواصفات ، وهو ما تحتاجه مصر ، وأية مشروعات ملاجبة وليد تبنى الطموح والتطور .

وعلى الرغم من هذه الامكانات التي رجحت شراء السفن الانجليزية ، الا أن الأمر لم يخل من وجود مصالح اقتصادية ، تمثلت في رخص الأسعار ، وهو ما أشاز له لاندز في تقويمه لدور ديزفيو بقوله :

(٢٤٨م) د. عبد العزيز الشناوي : قناة السويس ٥٥ ، ج ١ ، ص - ص ٥ :

٥١٣ - ٥١٤

مدينة السويس ٥٠ ، ص - ص : ١٣٧ - ١٤٠

(٢٤٩) جورج لوفران : مرجع سابق ، ص ص : ١١٨ ، ١١٩

« ٠٠ أنه بصرف النظر عن الأسعار المقارنة فإن طلب كل سفن الشركة من P & O ، (كان يعتبر ذلك) إهانة لفرنسا » (٢٥٠) ، بالإضافة الى التيسيرات المملوطة في الدفع ، ففي بعض الحالات كان يتم شراء السفن من شركة P & O دون وساطة بيوت مالية ، وفي هذا الجانب لم تكن الفوائد مزدوجة للمالين والشركة ، وإنما كانت فقط في حالة تأجيل الدفع للشركة ، وفي هذا المجال كانت تعطى السفن بفترة سماح للدفع دون فوائد وتكشف الوثائق عن أن هذه الشركة P & O ، استمرت معاملاتها مع العريضة لفترة متأخرة ، وكان لها مبلغ ٢٩ قرشا ٨٤٥٤٤ جنيهها تم سدادها في ١١ أبريل ١٨٧٠ (٢٥١) ، أى عند التصفية .

وإذا كانت توجد ثمة دوافع أخرى ، فهذه تكمن في الأمور السياسية لاسماعيل باشا ، اذ كما سبقنا الإشارة ، أنه كان يتم الحصول على الموافقة النهائية على طلبات الشراء من الخديوى ، ولما كان قد وضع منذ بدايات عهده اهتمامه بالتواجد المصرى في البحر الأحمر ، وأنه نجح بعد مفاوضات مع الحكومة الانجليزية ، فى نقل ادارة فنارات البحر الأحمر الثلاث (الأشرقى - الزعفران - أبى الكيزان) الى الحكومة المصرية اعتبارا من ١٨ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) (٢٥٢) ، وهذه كان قد تم التفاوضا فى عهد سعيد باشا ، ولكنها كانت تحت ادارة الشركة الانجليزية P & O ، ويرجع أن التعامل مع هذه الشركة كان استمرارا لهذه العلاقة التى توطدت منذ البداية بالحكومة البريطانية ، سياسيا فى عالم الملاحة .

وفىما يتصل بالعوامل السياسية أيضا ، حاول البعض تفسير توجهات الباشا صوب المنتجات الانجليزية بقوله انها كانت جزءا من المראה التى أحسها تجاه كل ما هو فرنسى ، نتيجة المشاكسة المستمرة بينه وبين ذيلسيس بسبب مشكلة القناة ، بالإضافة الى اقتناعه بأن أخيه مصطفى فاضل الذى زار باريس ، يتأمر ضده بمساعدة فرنسا ، ومع أنه لم يجرؤ أن يذهب فى كل مكان قائلا لكل الدنيا ان عليه ان يتخلص

(٢٥٠) دافيس لاندز : مرجع سابق ، ص : ١٤٩ .

(٢٥١) دار الوثائق (خدمات - عريضة) : مطبعة الواپورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، وثيقة بتاريخ ١١ أبريل ١٨٧٠ اتصال استلام الردود وكيل الشركة الشرقية مستحققات لدى العريضة ، وعلم مصطفى فهمى وكيل العريضة .

(٢٥٢) ديوان مية : دفتر ٥٣٩ صادر تركى ، ج ٢ : لمة ٢١٩ بتاريخ ٣ ربيع اول ١٢٨٠ هـ من الملية الى المالية ، ص : ١٣٢ .

- دفتر ١٩٠٤ أوامر ، رقم ١١ بتاريخ ١٢ محرم ١٢٨٠ هـ ، أمر كريم الى محافظ السويس ، ص : ٥٩ .

من كل هؤلاء الفرنسيين ، ولكنه يستطيع (وهذا ما فعله فعلا) ، أن يطلب من الشركات في إنجلترا أن تصنع له ٠٠ ، (٢٥٣) .

وهكذا بدت عملية شراء السفن في الخارج ، ليست عملية شراء وبيع مجردة بين الطرفين ، وإنما تشابكت خيوطها على صعيد العلاقات والمواقف ، بين الجاليات الأجنبية والنفوذ السياسي من جانب وبين موقف الحكام وتوجهاتهم السياسية من جانب آخر ، علاوة على الجوانب الفنية والاقتصادية التي تفاوتت من جهة إلى أخرى ، التي رجحت جانبا على آخر في بعض الأحيان ، ولم يكن الأمر كذلك في أحيان أخرى وكان مفادها التضحية بمصالح البحرية التجارية المصرية من قبل الأجانب الذين عوا بمصالح شركات ونفوذ بلادهم ، نتيجة توريد السفن أيا كانت درجة عدم ملائمتها .

ومن هذا المرض يتضح أن حركة التفاعل المصري مع التطورات قد أكدتها بالفعل عدة مظاهر تمثلت في تطور أعداد السفن بأنواعها المختلفة بدءا بما امتلكته في الشركة الجديدة وانتهاء بمصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، وكذلك تطورت تصميماتها البخارية وتجهيزها بالآلات والأدوات. الملاحية المتطورة ، فضلا عن ذلك تزايدت معدلات استهلاكها من الوقود ، مثلما تزايد الاهتمام بالانشاءات اللازمة من ورش الإصلاح والمخازن في المحطات البحرية ، وذلك بفضل التشجيعات السلطانية والخديوية .

ولما كانت هذه النهضة قد اعتمدت أساسا على الخارج ، دون الاعتماد على ركيزة إنتاج داخلي كافية ، سواء بالنسبة لبناء السفن أو اصلاحاتها الشاملة ، أو تجهيزاتها بالوقود ، من ثم انعكست هذه الأمور على ملامح التطور فأبرزت سلبيات الاعتماد على الخارج ، وتمثل ذلك في استئجار النفوذ الأجنبي في حصوله على امتيازات توريد السفن وتقاضيه أثمانا مرتفعة في بعض الحالات على حساب الجودة الفنية ، وكذلك اللجوء إلى ورشه في الإصلاحات ، بالإضافة إلى احتكار عناصره توريد الوقود ، وإزاء ذلك جميعه برز عدم التوافق بين خطوات التطور وقصور امکاناته عن ملاحقتها الجوهرية ، وهذا القصور لم يكن بالنسبة للإنتاج فحسب ، وإنما الإدارة أيضا ، فبرزت سلبيات عديدة كان من أهمها حدوث الخسائر المالية نتيجة المضي خلف المشتريات دون حسابات دقيقة في الإجراءات ، مما قلل من نجاحها .

أما على صعيد الإيجابيات فإن وجود الأعداد الكبيرة من السفن ،
وتواصلها مع التطور العالمى ، أوجد سفنا ملاحية قوية لديها القدرة على
مزاولة النشاط البحرى التجارى ، الذى يلبي احتياجات المجتمع سواء
على صعيد الملاحة البحرية أو بالنسبة للداخلية التى ألحقت بها ، بالإضافة
الى أنها أوجدت قناة للعلاقات الخارجية السلمية ، وذلك من خلال
معاملاتها مع الشركات الأجنبية ، وعلى كل فقد بدت السفن التجارية من
أهم الوسائل التى أثبتت وجود الاسم المصرى فى البحار ، وهذا يتضح
بصورة أكثر فى العناصر التالية ، التى تتناول التوكيلات الملاحية ونشاط
السفن .

الفصل السادس

التوكيلات الملاحية

لما كان الغرض من انشاء الموانئ هو ايجاد تسهيلات وخدمات للسفن وما تنقله . لذا كان يضم الميناء اعمالا كثيرة من بينها ادارة الميناء ذاته وهيئة ارشاد السفن والقائمين بالصحن والتفريغ والورش والمكاتب والجمارك وغيرها (١) . وفي الماضي كان يقوم قادة السفن بالاتصال بسلطات الميناء لانهاء الاجراءات المطلوبة ، ولكن بعد التطور الملاحي ورواج حركة التجارة البحرية ، وازاء المنافسة بين مختلف الشركات الملاحية وحرصا على توفير وقت عمل السفن ولتحقيق الانتظام في مواعيدها . تم تعيين وكلاء ملاحيين Shipping Agents ينوبون عن السفينة في تدليل ما يعترض طريقها من الصعوبات ، ولذلك يطلق على القائم بتلك الاعمال « وكيل السفينة » على أساس أنه يمثل لها أو « وكيل مالك السفينة » على أساس أنه يمثل الجهة أو الشركة المالكة لها (٢) .

أولا - ماهية عمل الوكلاء الملاحيين :

كانت مسألة تعيين واختيار وعزل الوكلاء من اختصاصات ادارة البحرية التجارية المصرية ، وكان يتلزم مع تعيينهم أو اختيارهم ضرورة ترتيب أماكن ومكاتب ومخازن خاصة بالتوكيل ، وكان يراعى في ذلك مؤثرات حركة البضائع ، واتساعها لمستلزمات السفن ، بالإضافة الى قربها من الميناء ، أما مهام الوكيل فهي تبدأ فور اخطاره بموافقة الادارة العمومية في مصر أو من تفوضهم عنها في ذلك ، ومن خلال نماذج العقود الموقعة والتعليقات الصادرة في هذا الشأن فقد كانت تتضمن ما يلي :

أولاً : القيام بترويج التجار في سفركم وشحن بضائعهم في السفن التجارية المصرية والتأمين عليها متى طلب ذلك .

(١) محمد أمين نواره وآخرون : مرجع سابق ، ص : ٣ .

(٢) وزارة النقل البحري : مرجع سابق ، ص : ٨٦ - ٩٠ .

مارون احمد عثمان (د) : نقل التجارة الدولية لجمهورية مصر العربية بالسفن النظامية - للمشاكل والحلول . رسالة دكتوراة يشراف ٥٠١/اسماعيل محمد حاتم ، ٥٠١/محمود سمير طوبار ، كلية التجارة جامعة الزقازيق ، نوفمبر ١٩٨١ (نسخة مهادة الى مكتبة أكاديمية النقل البحري بالاسكندرية) ، ص - ص : ١٠٣ - ١٠٥ .

ثانيا : بذل أقصى جهد في سرعة شحن وتفريغ السفن حال تواجدها بالميناء ،
وتخليص المستندات المطلوبة لدى السلطات المحلية في الميناء واطار
وكلاء الموانئ اللاحقة لتلغرافيا بما يراه ضروريا للسفينة وبما يحقق
الاستعداد لها قبل الوصول .

ثالثا : مراعاة الدقة في الأوزان وفتات النولون في مجمل ما يتم التعامل
فيه مع السفينة ، ويقوم بإجراءات قيد ذلك في سجلات ، وارسال
الايادات في رسائل بحرية الى ديوان العموم .

وبالنسبة للبضائع فيتم اثباتها في « منافستو » Manifesto
خاص يوضح به الصنف والكمية واسم مرسلها والجهة التابع لها ، واسم
المرسل اليه وجهته ورقم بوليصة الشحن Bill of Lading
وكل ما يترامى له من الملاحظات ، وبالنسبة للركاب فقد كان عليه اثبات
بياناتهم في منافستو خاص بهم موضعا به الأسماء والعدد والدرجات
النازلين بها والجهات المسافرين اليها وأرقام تذاكرهم ، وتعطى نسخة من
ذلك للسواري ، وترسل أخرى الى الادارة مع أول سفينة مبحرة الى مصر ،
ويحتفظ لديه بنسخة تمهيدا لعمل كشف حساب شهري عما حققه من
ايرادات مخصصا منها مصروفات التوكيل من عمولات أو مرتبات
أو نفريات أخرى كايجار المقر أو أثمان مطبوعات أو انفاقات خاصة
بالسفينة وغيرها .

رابعا : لايحوز للتوكيل الخروج عن النظم والتعريفات المقررة من ديوان
العموم ، واذا تراءت له ملاحظات أو آراء في صالح نشاط السفن
أو الادارة ، فيجب عليه تقديم ذلك بالايضاح الكافي للادارة ، ولتتم
العمل بما يصدر من قرارات نهائية فيها ، كما أنه كان يعنى بحل
ما يعترض السفن طرفه من مشكلات أو حوادث .

خامسا : اذا حدثت منازعات بين الوكيل والادارة فيتم البت فيها
بالمجالس المحلية بمقتضى القوانين العثمانية كما أنه من حق الادارة
ابطال أى خط من خطوط سبر السفن ، وكذلك ابطال المرور على
ما تراه من المحطات البحرية أو عزل أى وكيل وتعيين بدل منه في
أى وقت ، ولا يترتب على ذلك أى حق في أية مطالب مستقبلية (٣) .

(٣) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : مخططة تراجيم دلتا ، ملف ٤ وجب -
غاية رجب ١٢٨٢ هـ ، شروط اتفاق بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) بين وكيل
حيفا والقومسيون الممنعين لترتيب اساكل الشام وتوكيلاتهما .

- مخططة ملخصات ، ملف عام توكيلات ومطحات لروغ العزيزية محرم ١٢٨٠ هـ -
٦ رجب ١٢٨٦ ق ، شروط اتفاق بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (أغسطس ١٨٦٦) بين
السيد سليم كسار الوكيل ببايكا والسفر قسنترة أول وكيل بيروت بالنيابة عن القومية -

اذن فقد كانت هذه هي أهم واجبات الوكيل الملاحي التي كانت تصرف له مستحقاته نظير القيام بها بيد أنه قد وجدت تصمصم أخسرى بعضها يحتم القيام بأعمال ضمنية لا يستحق عليها عؤولة منها قيامه بواجبات السفن المينة مؤقتا (الظهورات) لتأدية أعمال محددة بين مصر وبعض الموانئ الأخرى بموجب عقود تأجير من الإدارة العمومية ذاتها وما الى ذلك .

وتجدر الإشارة الى أن بعض الوكلاء كان يتم تعيينهم كموظفين من بين عمالة البحرية التجارية ، وهؤلاء كانت تصرف لهم مرتبات ثابتة ، وكانت تتسع مهامهم لأكثر مما سبق ذكره فمنهم من كانوا يشاركون في لجان المرور البحرية ويبدون الرأي في اختيار الوكلاء بالعؤولة ويسمح لهم بتزويد السفن والتوكيلات الأخر بالنقود اللازمة ، وكان في مقدمة هؤلاء وكيل الأستانة ، ربما لبروز مكتبه كتوكيل رئيسي في المنطقة الملاحية التي يتواجد فيها ، ونفس الشيء بالنسبة لتوكيلات الاسكندرية والسويس وببروت ، مثلما كان وكيل لندن مختصا بشراء مستلزمات البحرية التجارية المصرية عامة في أوروبا وخاصة الفحم والآلات بالإضافة الى الاشراف على شراء واصلاحات السفن وعقد الصفقات التجارية والقروض ، وهؤلاء يمكن أن نطلق عليهم «الوكلاء الموظفين» ، وكانت تصرف مرتباتهم ومكافآتهم شأنهم في ذلك شأن طاقم السفينة ، وكانوا في الغالب من ذوى الخبرات الملاحية والإدارية ، ومنهم من كان قد سبق توليه قيادة السفن ، وكان من بينهم وكلاء تجاريون للحكومة أكثر من كونهم وكلاء ملاحا ، ولذا كانوا يقومون بمهام أخرى كثيرة (*) .

أما الوكلاء بالعؤولة فهؤلاء كان يتم اختيارهم من بين أهالى الميناء المشهود لهم بحسن السيرة والسلوك ، ومن يتمتعون بعلاقات طيبة مع التجار والسلطات المحلية وذوى مكانة مالية متميزة ، علاوة على ذلك كان يضمه أحد المسؤولين الكبار أو التجار الأثرياء فى الميناء ، وكان يتم توقيع الاثنين معا على الشروط ، ويعامل هذا الوكيل بالقومسيون ، أى بتخصيص نسبة كانت تتراوح غالبا بين ٥ ٪ ، ٦ ٪ من اجمالى قيمة الشحنات والصفقات التجارية التى تتم بمعرفته وتصرف له شهريا بعد اجراء المحاسبة بما فيها ايجار ومصروفات التوكيل أو بدونها حسبا يكون الاتفاق (٤) وقد كانت تحدد أعداد واختصاصات هؤلاء المعاوتين حسب

(*) سيتم تناول ذلك فى نوعيات منها توكيلات الأستانة - سوريا - بربط - لندن -

السويس - جدة - عدن .

(٤) - : مخططة ١٣١ سندات وكبيالات ، وفاق منفردة مستبندات صرف بعؤولة ،

محرم - رجب ١٢٨٤ هـ (مايو - نوفمبر ١٨٦٧) ، منها مصطفى بك الصلاح وكيل حيلة وآخرين .

حالة كل توكيل على حدة ، وكان بعض الوكلاء يزاولون الى جانب وكالتهم هذه أعمالا أخرى كان يقوموا موظفين بالمتابعة ، أو يعملون بتوكيلات أخرى .

وعلى الرغم من التحريات الواسعة التي كانت تجريها لجان اختيار الوكلاء ، فإن بعضهم لم يكن في المستوى المنشود فنقرأ مثلا شكاوى المواطنين من وكيل مصلحة الواپورات الخديوية في مرسين « لعدم استقامته » حتى أن أصداء تلك الشكاوى قد جاءت بالصحف في مصر (٥) ، وأيضا الخواجة « فنيسانولاجوسمان » وكيل العزيرية في برنديزي الذي لم يستطع الصرف على السفن عند الحاجة الى ذلك ، علاوة على عدم تحريره الدقة في تدوين بيانات سير السفن ، بالإضافة لانشغاله عن أمور السفن المصرية بالسكك الحديدية . ووكالته عن الشركة البحرية الإيطالية في برنديزي (٦) ، وعلى العكس من ذلك فقد وجد وكلاء متميزون في أعمالهم وسعة نشاطهم .

وعامة فقد كان يتم تكليف لجان أو مديرين من البحرية التجارية المصرية بالمرور الدوري على الموانئ والتوكيلات ، مثلما كانت تتوارى الأخبار عن طريق قادة السفن ، وكان يعاد النظر دوريا في حسابات جنوى التوكيلات ، فإذا ما تبين مخالفااته ينهى التعاقد معه ويتم البحث عن البديل ، وإذا اقتضى عدم جدوى استمرار التوكيل برمته كان يتم الإغلاق وإيقاف مزور السفن عليه ، إذ كان انشاء التوكيل يتطلب تحقيقه الأهداف الاقتصادية للنشاط البحري ، مثلما كان يتم النظر بعين الاعتبار لتنمية العلاقات مع التجار والأهالي في الموانئ المختلفة وبما يؤثر إيجابيا في صالح سمة النشاط والقائمين به ، ولعل ذلك من أهم الأسباب التي جعلت البعض ينظر الى النقل البحري باعتباره عملية ذات أهداف حضارية متشعبة ، فالتوكيلات الى جانب السفن ترفع شعارات الشركات أو المصالح التابعة لها ، ومن ثم تعتبر من رموز الدولة في المحيط الخارجى ، وهى بذلك تحقق نسبيا رمزا سياسيا سياديا . مثلما تحقق غايات اقتصادية فى انجاز مهام النقل ، وعندما تعنى باطر العلاقة مع التعاملين معها ، فانها تحقق مبادئ حضارية على الرغم من أنها تخدم الاقتصاد (٧) .

(٥) الجواب : العدد ٥٣٣ بتاريخ الأربعاء ١٥ جمادى الأولى ١٢٨٨ م / ٢ أغسطس

١٨٧١ .

(٦) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مطبقة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ م ، قرار رقم ٧٠/٤٩ بتاريخ ٢ جمادى الآخر ١٢٨٦ م (سبتمبر ١٨٦٩) صادر من قوسميون ادارة العزيرية بخصوص وكيل برنديزي .

(٧) - جمال عبد البر : مرجع سابق ، ص : ٤٩ .

- راجع ما سبق تناوله فى التمهيد (حماية البحرية التجارية واهميتها) .

وفى النهاية ينبغي الإشارة الى أن عمل الوكيل الملاحي كان يختلف إلى حد ما عن عمل سماسرة السفن Ship Brokers ، حيث انه يتسم تسييا بالديمومة والاستمرار لجهة أو جهات متعددة ، ويرتبط بوجود خطوط ملاحية منتظمة ، أما السماسرة فهم الذين يتم الاستعانة بهم فى جلب الركاب والبضائع خاصة للسفن التى ليس لها خطوط سير منتظمة والتى ليست لها توكيلات ملاحية ، علاوة على قيامهم بتصريف شئون السفينة فى الميناء ، وذلك فى مقابل عمولة يتم الاتفاق عليها .

وقد وردت اشارات عن استعانة الوكيل الملاحي بالسماسرة ، وحدث ذلك مثلا فى توكيل السويس عثمانيًا وجد - بعد افتتاح قناة السويس - مزاحمة من السفن الأجنبية فالتمس من الادارة تخفيض أجرىة الركاب جزليا الى جدة فى موسم الحج والاستعانة بالسماسرة فى جلبهم ، وتمت الموافقة بأن يصرف للسمنار عشرة قروش عن كل راكب يدفع نزلونه كاملا ، وخمسة قروش اذا كانت أجرته مخفضة (٨) ، كل ذلك من أجل توفير طاقة عمل للسفن المصرية وللتغلب على المنافسة الأجنبية ، ولنفس الأغراض وافقت الشركة العريزية فى ذى الحجة ١٢٨٣ هـ (أبريل ١٨٦٧) للوكلاء - فى أعقاب انخفاض الحركة التجارية بعد انتهاء الحرب الأمريكية - على قيامهم ليس فقط بتخفيض النولون ، وإنما اقراض التجار بقدر ثلثي قيمة البضائع على أن يتم التحصيل فى توكيل ميناء الاستلام (الترخيخ) ، ومن يتأخر عن السداد بعد ثمانية أيام من ميعاد الوصول توقع عليه فوائد تأخير بنسبة ١٨٪ سنويا (٩) ، وهى بذلك كانت تستنبط اجراءات تمنحها للوكلاء فى سبيل ترغيب التجار فى الشحن .

ولعل هذا التناول يبرز مهام الوكيل الملاحي فى الأغراض التجارية ، غير أنه وتبعاً لظروف الفترة تاريخيا ، اتسعت المهام بعض الشيء عن ذلك لتكون مقترنة بنشاط السفن وفاء ليس بالأغراض الملاحية التجارية فحسب وإنما الظروف السياسية ، وفى بعض الأحيان كان يشارك بعض الوكلاء كجزء من لعبة السياسة نفسها ، وهذا نلاحظه فى ظروف انشاء التوكيلات للملاحية وخطوط سير السفن فى ظروف كل توكيل على حدة .

ثانيا - ظروف مرور السفن وانشاء التوكيلات للملاحية :

كانت التوكيلات الملاحية والخطوط التى تدير فيها السفن هى

(٨) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة واپورات البوطة الخديوية) : سجل ٢٨/٣/١ ج ٣ وأرد القروع ، رقم ١١٣١ فى غاية ب (رجب) ٢١٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من توكيل السويس الى ادارة الصوم - ص - ١١ .
(٩) - (خدمات - عريزية) : للحظة الأولى ، قرار جمعية نظارة عموم القمحيات العريزية ٤ الحجة ١٢٨٣ هـ (١٨٦٧) .

الرموز المباشرة للنشاط البحري التجاري في المياه الخارجية ، وبدأ كل منهما متلازما مع الآخر ، إذ كان من الضروري للسفن التي تتردد بانتظام على ميناء ما توفير من يقومون بشئونها في هذا الميناء ، وهؤلاء هم الوكلاء الملاحيون ، وهؤلاء أيضا ليسوا ببنوى قيمة مالم تتردد عليهم سفن تشحن وتفريغ مايقومون به من أعمال في التبادل البحري .

على أن التوكيلات لم تكن في مجملها متساوية في الحجم والمهام والأهمية ، إذ كان لكل وكيل درجة من الخصوصية ، سواء في مجال تشغيله معيناً أو متماقداً ، أو اقتصار مهامه على الأمور الملاحية أم امتدادها إلى أمور أخرى ، ونفس الشيء بالنسبة لأعداد التوكيلات التي كان يتم تحديدها تبعاً لأعداد المحطات البحرية التي كانت تمر عليها السفن بانتظام ، والتي نلاحظ تطورها في عهد اسماعيل باشا عن عهد سعيد باشا تبعاً لإمكانات البحرية التجارية ذاتها .

وعامة فإن التلازم بين مرور السفن بانتظام ووجود توكيل ملاحي . كان يؤدي إلى تلازم قرارات الإدارة بشأنهما أيضاً في غالبيتها ، وفي مختلف الظروف فإن العامل الجغرافي المتمثل في موقع مصر الملاحي ، والعامل السياسي المتمثل في التبعية للدولة العثمانية ، قد كفلا لسفن البحرية المصرية محاور ملاحية متمسكة في البحار الواقعة ضمن الأملاك العثمانية أو التي تطل على أحد جوانبها وهي (البحر الأحمر - المتوسط - ايجي - الأسود) (١٠) . وكان من أثر هذه التبعية توافر الغطاء السياسي العثماني لنشاط السفن المصرية واستخدام الوكلاء في الموانئ التابعة لها هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فإنه كان على السفن التجارية المصرية أن تقوم تبعاً لهذا الغطاء بدور هام اقتصادياً في ربط مصر بموانئ الدولة صاحبة السيادة من جهة ، وبين موانئ تلك الدولة وبعضها البعض من جهة أخرى ، وهذا يفسر تركيز خطوط سير السفن والتوكيلات الملاحية على امتداد هذه البحار ، ثم تولجدها بصورة أقل في الأماكن الأخرى .

وبالنسبة لهذه العناصر فقد كان يتم تحديدها عن طريق لجان يتم تشكيلها بمعرفة الإدارة العمومية تضم عناصر ذات خبرة في الملاحة ونظم الإدارة ، تقوم بارتياح المناطق البحرية المطلوب مرور السفن عليها بعد ذلك ، وتقوم أثناء مرورها بدراسة حالة الطريق البحري من حيث درجات الأمان في السير ومكامن الخطورة البحرية وحالات المد والجزر والتيار المائي والأمواج ، بالإضافة إلى الرياح والطقس ، ثم دراسة الجدوى

• (١٠) فرمان تأسيس الجديدة .

فرمان تأسيس العزيزية .

الاقتصادية من مرور السفن ، تبعا لقدرة الميناء على المشاركة في النشاط البحرى وأثر حركة السفن المتنافسة ، مقارنة بما تستهلكه السفينة أثناء الرحلة من الفحم والزيت والشحم وبقيع الانفاقات بما فيها العمالة وغيرها .

وإذا ما انتهت اللجنة من دراسة هذه العناصر وتبين لها فائدة تشغيل السفن ، تضع جداول تتضمن مواعيد وتواريخ خط السير المقترح ومتوسطات لاستهلاك مستلزمات تشغيل السفينة من الزيت والشحم والفحم ثم بيان محطات القيام والوصول والمدة التى تستغرقها الرحلة بالإضافة الى مدة الانتظار ، ومن مهام هذه اللجان أيضا تدبير وكلاء ملاحيين وأماكن خاصة بمكتب الوكيل ومخازن خاصة بالبطيخة وأخرى للفحم ، مثلما يكون المكتب معسدا لاستقبال الركاب ، حتى اذا ما انتهت اللجان من ذلك مارست حقها فى التنفيذ - رغم تواجدنا خارج البلاد - اذا كانت مفوضة بذلك من مجلس الادارة ، وإذا لم يكن لديها هذا التفويض فانها كانت تضع ما تراه فى مضبطة خاصة تقدمها بعد عودتها الى مجلس الادارة ، ليتم البت فيها بمعرفة أو فى النظارة أو بموافقة الجمعية العمومية أو الرأى الخديوى وذلك حسب كل حالة .

وعامة فقد كانت مهام هذه اللجان تتم فى حالة تحديد خطوط السير الملاحية المنتظمة التى يتم معها انشاء التوكيلات . حيث كان ينتظم مرور السفن فى ملاحه يطلق عليها خطية *Inner* ويلزم لها ترتيب الخدمة الدائمة المنتظمة ، ولم يكن لهذه اللجان شأن بالملاحه الحرة *Free* (١١) ، أو التى كانت تقوم بها السفن فى ماموريات أو مهام ملاحية خاصة فى زمن يكون تحديده رهنا بالمهمة البحرية فقط ، ولا يلزمها وجود وكلاء حيث كان ينوب مجلس الادارة أو مدير المصلحة أحد المسئولين ، وفى بعض الأحيان كان يتم المرور الدورى بحريا للتفتيش على التوكيلات وعند إعادة تقييم خطوط السير ، كما كانت تحدث استجابة لطلبات التجار والأهالى المرسله للادارة ويتم ترتيب مرور السفن على محطات جديدة ، اذا ما تبين جادوى ذلك ، وكان تشكيل هذه اللجان يضم عناصر ملاحية وادارية ، وقد وضع ذلك مباحثا فى الوثائق من اشعارات متعددة منها تعيين (كومسيون) لجنة فى ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) من اسماعيل بك معاون بالمعية السنية ، ترنو بك وكييل الشركة العزيزية بالاستانة ، فردريكو بك مفتش العوم ، أحمد أمين من معاونين بالشركة يجيد العربية واللغات الأجنبية - الخواجة مقارنى من توكيل الاستانة لتحرير ما يلزم بالإضافة الى تخصيص سفينة السعيدية بطاقمها وماكولاتهم واحتياجاتهم ،

(١١). جارون . أحمد عثمان (٥) : مرجع سابق ، ص : ٩٣ .

وتم إبحارهم من الإسكندرية صوب موانئ : يافا - حيفا - بيروت -
طرابلس - انطاكية - إسكندرون - مرسين - قبرص - اضاكية
(انطاكية) - رودس - أزمير - مدلى - سنانيك ، وكلما يلقى بالبحر
الأسود ، (١٢) .

وقامت هذه اللجنة بتقديم تقاريرها بخطوط السير الى ديوان العموم
للنظر والبت فيها بمعرفة مجلس الادارة ، وقد تضمنت اتفاقاتهم المبدئية
مع الوكلاء الملاحين ، وتمت الموافقة باستثناء عدم المرور على بعض الموانئ ،
وذلك لدمج النشاط ، وعامة فانه لم يكن ينتظم مرور سفن تجارية في
حالة عدم وجود وكيل ملاحى أو من يقوم مقامه ، مثلما كان يلغى عمل
الوكيل اذا تم إيقاف مرور السفن على الميناء التابع له (١٣) .

وفى بعض الأحيان كان يتم مرور لجنة تضم عناصر قيادية أعلى ،
وفى هذه الحالة كانت قراراتها نهائية ابان الرحلة البحرية ذاتها ، من
ذلك القومسيون الذى اتجه الى موانئ البحر المتوسط الواقعة على طريق
الشم - الاستانة بتاريخ السبت ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥)
وفيه كل من الباشا ناظر ديوان العموم ، الباشا ناظر ديوان الواردات ومعهما
أحمد المصاوتين وكاتب تركي بالإضافة الى سفينة بخارية مخصصة
بطاقمها (١٢) ويرجع أن تلك المهام كانت تتم فى حالات إعادة النظر فيما
هو قائم سواء بالتخفيض أو التوسع فى النشاط ، ونفس الشيء بالنسبة
للكلاء الملاحين ، وكان يتم ذلك بناء على تفويض من مجلس الادارة .

وتشير الوثائق الى توجه لجان لعدة دول ومناطق أبعد ، وفى هذه
الحالة كان يتجه الحصول على قرار من الجمعية العمومية ثم يصدر أمر
كريم . بتلك المهمة ، وقد جاء ذلك فى قرار تشكيل قومسيون بحرى بتاريخ
غرة ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) للمرور على موانئ الحجاز

(١٢) دار الوثائق القومية (دواوين خدمت - عزيزية) : المخططة الأولى ، المجلد الأول -
وثيقة رقم ٣٦٠٨٧ بالدار بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) ، قرار جمعية مؤسسين
القومية المزيوية باضماءات حسين شيرين مدير المزيوية ، طلعت أحمد باشكاتب
خدوى ، عبد اللطيف ناظر بحرية ومفتش نابريقات محمد شريف ناظر خارجية ومدارس ،
اسماعيل دايغ باشماون خدوى .

(★) راجع ماسبق تناوله فى تفصيلات كل عنصر على حدة من هذا الفصل .

(١٣) دار الوثائق (خدمت - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الادارة ،
ملف قرارات ١٢٨٢ هـ ، قرار نمرة ٣٩/٦٥ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يولية ١٨٦٥) .

واليمن والهند و « جونة العجم » (٣) ، وذلك للوقوف على ما يمكن تحقيقه من فوائد مرور السفن التجارية بتلك الجهات ، وكان يتكون من أرسلان باشا مفتش الواپورات ، محمد قبودان ، علي رضا أفندي ، القبودان زوب معاون توكيل السويس ، بالإضافة الى طبيب وكاتب ووابور خاص للسياحة وانعامات مالية تبادل مرتب شهر لكل منهم ، وقد أوصى الأمر الكريم الذي صدر بخصوص هذه المهمة بتاريخ ٢١ ربيع أول ١٢٨١ هـ (أغسطس ١٨٦٤) بأن يتم الاستقصاء ممن يعرف تلك الجهات عن « الأشياء التي يليق تقديمها هدية الى ضباط وأعيان تلك الجهات » ، ويضيف الأمر الكريم أنه يتم تدارك ما يلزم منها وتعطى للقائمين بالمهمة بالإضافة الى الأموال ، حتى اذا ما تمت العودة توضع التقارير كاملة أمام الادارة العمومية ، ويتم اخطار المعية بما يتم (١٤) ، مثلاً كان يتم اخطار الوكلاء بالقرارات النهائية ، خاصة بالنسبة لاستخدامها أو خطوط السير .

وتشير هذه المهام الى الاهتمام الذي كانت توليه الادارة لكيفية تعيين خطوط السير الملاحية وأن الأمر لم يكن يقتصر على بحث الأمور التجارية فقط ، وانما كان يتم الاهتمام بتوطيد العلاقات مع أعيان الجهات المطلوب الابحار اليها ، وكانت تنال مهامها التأييد الخديوي ، وقد كان مثل هذا التوطيد مفيداً في نشاط السفن وعمل الوكلاء فيما يطلب منهم من مهام .

على أنه لم يكن يخلو الأمر من وجود منافسة بين وكلاء الشركات الملاحية بغية حصول كل منهم على أكبر قدر من المشتريات في سفنه وما الى ذلك ، وفي هذه الحالة كان يتم إلغاء التوكيلات ومرار السفن بانتظام اذا تأكدت عدم الجدوى الاقتصادية ، رغم ما قد تتخذه من اجراءات في سبيل ترغيب التجار والركاب .

كذلك كانت تؤثر ظروف العلاقات السياسية في اتخاذ قرارات مرور السفن وعمل التوكيلات ، من ذلك ما حدث ابان ثورة كريت متبذ منتصف ١٨٦٦ التي تسببت فيها القوات المصرية فائرت على العمل التجاري للسفن التي تحولت الى مساعدة السفن الحربية ، كما توقف

(*) يرجح انها الخليج الفارسي ، ولم يثبت انتظام مرور سفن مصرية اليها ولكن يتسق هذا المروء مع خصوص القربان الصادر للجزيرة آنذ .

(١٤) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : للحفظ الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية حضرات مؤسسين القومية المصرية لمرمرة ٥٩ بتاريخ غرة ربيع ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤)

تشاطها في الموانئ اليونانية إبان تلك الأحداث لوجود معارك حربية تهدد ملاحتها من جانب ، ثم لتأزم العلاقات بين اليونان والدولة العثمانية من جانب آخر ، الى أن تمكن الباب العالي من سحق الثورة في أوائل عام ١٨٦٩ وأصدر السلطان ارادة سنية في ١٩ سبتمبر ١٨٦٩ بمنحهم بعض الامتيازات التي أنهت المشكلة .

في نفس الوقت كانت اليونان قد أثارت في فبراير ١٨٦٧ امكانية عقد مشروع تحالف مع مصر ولم يتم ، وفي مايو ١٨٦٩ التقى الخديوى اسماعيل بالملك جورج ملك اليونان في جزيرة كورفو ودعاه الى حضور نقلات قنائه السويس واستاء من ذلك الباب العالي مثلما استاءه بقية الدعوات للاخريين (١٥) ، على أن ما يهمنا هنا هو وجود تطور على صعيد العلاقات المصرية اليونانية ، ومن ثم امتد أثر هذا التطور الى نشاط السفين التجارية بين البلدين ، ولذا تضمن الأمر الكريم الصادر الى ناظر الخارجية في ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ (أبريل ١٨٦٩) الاشارة الى التحريرات الواردة من الضمادة العظمى بالاستئانة بضرورة التعاون مع السفن اليونانية بسبب تجدد العلاقات بين الدولة العثمانية واليونان (١٦) ، وتبعاً للعرف البحرى ونظم العلاقات الدولية أصبحت نفس الحقوق مكفولة للسفن المصرية ذات النشأة العثمانية ، أى تتعاون معها السلطات اليونانية عند تواجدها في مياهاها الاقليمية ، مثلما وجدت توكيلات ملاحية مصرية في مينائى بربيه ، تسيرا في اليونان إبان الشركة العريضة تبعا لتطور العلاقات السياسية بين مصر واليونان .

وقد جاء في الوثائق اشارات لرغبة مصلحة وإبورات البوستة الخديوية في ضرورة عقد اتفاق مع حكومة اليونان بشأن تسير خط بواخر الى ميناء « سيرا » ، ولكن أفادت مكاتبة بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ (يوليو ١٨٧٢) بتأخر عقد هذا الاتفاق بنا على « ملاحظات وآراء » ولي النظم ، الخديوى (١٧) ويبدو أن الاتفاق قد تم ولكن بصورة

(١٥) للمزيد د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ١٩٠٠ ، ص ١٠٠ .

(١٦) دار الوثائق القومية (ذبوان ممية سنية) : دفتر ٥٧٣ ، أواخر ، رقم ٦ بتاريخ ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٥ هـ (أبريل ١٨٦٩) أمر كريم الى ناظر الخارجية ، ص : ١٧٦ .

(١٧) - : محظفة ٤٩ ممية تركى ، ترجمة مكاتبة رقم ١٧٢ ، ١ بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ (يولية ١٨٧٢) من شريف باشا الى مهرداد الخديوى بالمية .

جزئية بعد ذلك بناء على أمر شفوى من الخديوى بإبحار سفن المصلحة الى بعض موانئ اليونان ، حيث تم ذلك فى مينائى سيرا ، بيريه ، وقد عين فى كل منهما وكيل ملاحى من قبل مصلحة الوابرات الخديوية لتابعة أمور سفنتها ، بيد أنه كانت توجد نظم لم يتفق عليها خاصة بأجرات الشحن والملاحة ، حيث كان يتحتم ختم فواتير الشحن من قنصل اليونان فى مصر ، ويتم تحرير المستندات من ثلاث نسخ احداها باللغة العربية والاخرى بالغة الفرنسية أو الايطالية وعند الوصول للميناء اليونانى يجرى تسليم صورة الى رئيس الميناء هناك ، وتختتم أخرى بشعار حكومة اليونان ويتم تسليمها للجمرك رفق البضاعة ، كما تدفع السفينة رسم دخول (قرنك واحد) ، وفى حالة العودة يقوم الوكيل الملاحى باعداد وتجهيز أوراق الخروج بنفس الطريقة ، حيث يتم اعتمادها من السلطات اليونانية فى كلا المينائين سيرا أو بيريه حسب جهة الرحلة (١٨)، ثم جاءت اشارات أخرى فى (شعبان) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) أفادت بأن رسوم الموانئ ما هى الا اجراءات مؤقتة لحين اتمام توقيع معاهدة ملاحية يتم بموجبها إلغاء الرسوم وعلى أساس المعاملة بالمثل ، ولكن يبدو أن المعاهدة لم تتم فى عهد اسماعيل باشا (١٩) .

وتجدر الإشارة الى أنه قد جرت محاولات لتسيير السفن المصرية بين مصر وإيطاليا ، وقد جاءت أصداه ذلك فى الوقائع المصرية بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ / ١٦ يناير ١٨٧٦ ، حيث ذكرت فى أخبارها نبأ زيارة « المسيو سيالوز » وزير مالية إيطاليا الى مصر ، وأن الباعث على ذلك كانت السياحة ، الا أنها أشارت لأجرائه مباحثات تمهيدية لعقد اتفاقية تجارية يتم بمقتضاها تسيير السفن بين الدولتين (٢٠) ، وذكر البعض أن الخديوى اسماعيل باشا أرسل بالفعل اثنين من كبار رجال

(١٨) - : (دواوين الخدمات - مصلحة وإبورات البوطة الخديوية) : سجل ج ٢٧/٣/١٠ ج ٢ وارد الفروع لديوان عموم وإبورات البوطة الخديوية ، رقم ٢٩ فى ٢٤ ج (جمادى أولى) ١٢٩٥ هـ (مايو ١٨٧٨) من توكيل بيريه ، ص : ١٥٠ - ، رقم ٢٢ فى ١٣ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من التوكيل ذاته ، ص : ١٧٣ - ، ومنه أيضا رقم ٣٨ بتاريخ ٢٧ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) ، ص : ١٧٤ .

(١٩) - : سجل ج ٢٨/٣/١٠ ج ٣ وارد عموم مصلحة الوابرات الخديوية ، رقم ٤٠ فى (شعبان) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) من توكيل بيريه ، ص : ٣ .
والزبد سيتم تناوله فى توكيل سيرا وبيريه ، ثم فى المصغر الخاص خطوط السبر لللاية من هذا الفصل .

(٢٠) الوقائع المصرية : المجلد ٦٤٠ بتاريخ الأحد ٢٠ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ / ١٦ يناير ١٨٧٦ .

الجالية الايطالية والفرنسية يسمى أحدهما السنيور فرنسيسكو بيتي بك ، والثاني المسيو جورو (ترنو) بك الى البندقية ومرسيليا ، ولكنهما وجدا هناك منافسة من الملاحة الأجنبية أفسدت جلوى الاتفاق ، ولا سيما من الشركتين البحريتين الانجليزية P & O المسباجيري الامبراطورية الفرنسية *Les Messageries Imperiales Maritimes Francaises* الى العدول عن توسيع نطاق النشاط (٢١) ، واقتصرت الملاحة التجارية على البحر الاحمر والسواحل العثمانية في البحر المتوسط ، ومع ذلك فان هذا لا ينفي مزاوله السفن المصرية الابحار في رحلات تجارية الى عدة موانئ خارج هذا النطاق ، ولكن ذلك كان يتم في ظروف غير منتظمة ، وفي حالات النقل البحري بالاجارة أو التاجير ، حتى انها وصلت الى لندن وليفربول ، وفي هذه الحالات لم يكن يشترط تعيين وكيل ملاحي لأنها مهام مؤقتة ، ولكن تجدر الاشارة الى أنه كان يوجد توكيل تابع للبحرية التجارية المصرية في لندن ، ولكن جل عمله كان القيام بتدبير احتياجات السفن والورش من الآلات وغيرها ، وبجانب ذلك عقد صفقات نقل لحساب السفن المصرية ، رغم وجود الشركات البحرية الانجليزية العملاقة (*) ، ولأهميته هذه كان يتم تعيينه من قبل مجلس الادارة مباشرة ، ومن ثم كان تعيينه من أجل شئون البحرية التجارية ولم يكن مرتبطا بخطوط سير للسفن المصرية ، وقد تطور أمره لمستوى المندوب التجاري للحكومة عامة .

وعامة فقد كان على السفن مراعاة الاقتصاد قدر الامكان في استهلاك الوقود أثناء رحلاتها ، حتى ان الادارة كانت تقرر صرف مكافأة مما يتم توفيره مقارنة بمتوسطات الاستهلاك المقدرة ، وفي الشركة المجيدة كانت تصدر التعليمات باستخدام الشراع اذا كانت الرياح هوائية ، وذلك لاستيراد الوقود وخاصة الفحم ، وكان ذلك من أهم أسباب الحصول على امتياز باستخراج الفحم في سالونيك (٢٢) ، مثلما كان مدعاة للبحث عن موددين له في الموانئ الأخرى ، وهو الذي كان ضمن مهام الوكلاء .

وتجدر الاشارة الى أن السفن كانت تبليها الادارة أو الوكلاء ببعض الأمور ذات الصلة بالركاب المتميزين حتى تتم مراعاة السفن ذلك أثناء سيرها ، مثلا كان عليها الالتزام بتنفيذ ما تقتضيه دواعي العرف والقوانين

(٢١) د. محمد كامل أمين ملحق : شرح القانون البحري ، ج ٢ ، ص : ٨٢١ .

(*) سيتم تناول تفاصيل في العناصر اللاحقة من هذا الفصل .

(٢٢) أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص : ٧٧٢ .

البحرية من تبادل اشارات المرور والمساورة بالانتفاذ علاوة على تنفيذها تعليمات الادارة ومنها رفع شارات خاصة عند استقبالها عظماء النول حسب اعلام كل دولة ، ولذلك اشترت الادارة أنواعها وقامت بتوزيعها على قادة السفن (٢٣) ، مثلما تلتزم بتنظيم الدخول والخروج في كل ميناء والاستعانة بالمرشدين متى تطلبت ظروف الرحلة ذلك ، وفي بعض الأحيان لم تكن تتوفر الاستعدادات الملاحية في بعض الموانئ ، ولذلك كانت تقوم ادارة عموم البحرية التجارية باستئذان سلطات الميناء في ادخالها تلك الاصلاحات الخاصة بمراقبي سفنها ويشرف عليها الوكلاء ، من ذلك اجراؤها اصلاحات في ميناء جدة وغيرها ، وكذلك أرسلت شمندورات مجهزة بجنازيها وخطاطيفها لوضعها في مينائي الاستانة وجنق قلعة في طريق سفن الشركة المصرية (٢٤) ، وكان يشرف وكلاؤها على تلك الأعمال أيضا .

كذلك كان على السفن التجارية تنفيذ نظم الشحن والتفريغ التي يتأبها الوكلاء ، مثلا الامتناع عن نقل المحظورات ومنها الرقيق على وجه الخصوص في أفريقيا ، وكان مما يؤدي الى اضطراب خطوط السير المنتظمة الأحداث الحربية ، التي لم يكن هناك مناس من تنفيذ الأوامر الصادرة بشأنها ، من تنظيم المواعيد للدخول أو الخروج ، من ذلك اعلان الدولة العلية ابان الحرب الروسية التركية انها قررت فرض الحصار على السواحل الروسية بالبحر الأسود في الخامس من مايو ١٨٧٧ ، ولذلك وضعت عليه دونمة عثمانية (سفن حربية) .

وحسبما جاء في الوقائع المصرية فقد سمح للسفن التجارية الدخول بموجب اذن خاص من الدونما خلال ثلاثة أيام ، وللخروج خمسة أيام من فرض الحصار (٢٥) ، وفي مكاتبات سابقة وضع نظام معين لدخول (بوغاز جنق قلعة) من أنه يوجد « فرمان » خاص بالمرور البحري يتم تسليمه لقادة السفن ثمنه ٧٥ قرشا فضة ، يتم ابرازه لرئيس السفينة الحربية الرئيسية عند مدخل البوغاز في مرفأ بورنو ، تجسأ

(٢٣) دار الوقائق القومية (خضعات - عزيزية) : مطبعة مكاتبات ادارية ١٢٨٣ هـ (١٨٦٧/٦٦ م) ، مكتابة بتاريخ ٦ و (ربيع ثاني) ١٢٨٣ هـ (اغسطس ١٨٦٦) من صالح وكيل عموم القومانية العززية الى قيودان سوادى السفينة الدقهلية .

(٢٤) - - المخططة الأولى ، للملف الأول ، قرار جمعية القومانية المصرية في سياحة السفن ، بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (ابريل ١٨٦٣) .

(٢٥) الوقائق المصرية : العدد ٧٦١ بتاريخ الأحد ١٤ جنادى الأولى ١٢٩٤ هـ/ ٢٧ مايو ١٨٧٧ .

كليبولي ، وتدفع رسم دخول ٢٥ قرشا (٣٦) ، ومثل هذه الأمور كانت تؤدي لاختلال مواعيد الرحلة ، ولذلك كان يتضمن معا كل من السواري والوكيل الملاحي في كتابة تقرير ملاحي للإدارة ، وعلى الوكيل ان يبرق مخبرا الادارة والتوكيلات الأخرى بذلك ، لاجراء التعديلات في مواعيد القيام والوصول في مختلف المحطات ، ونفس الشيء اذا ما حدثت أوبئة صحية في الميناء بعد دخول السفينة وتم احتجازها في الكورنتينة .

ولم يكن يقتصر تعاونهما معا في هذه الأمور فقط ، وانما كانت هناك مهام مشتركة يكمل فيها كل منهما الآخر ، من ذلك رسوم التخليص الجمركي التي يقوم بها التوكيل ، واجراءات التسليم والتسليم للمشمعونات وغيرها حيث بدا كلاهما عنصرا هاما لبلورة نشاط الثاني ، وبدا الاثنان معا رمزا حضاريا لوجود محاور مصرية في محيط العمل الخارجي ، مثلما كانا من أدوات تنشيط الدور الاقتصادي والعلاقات المختلفة ، وبدا الوكلاء بمثابة نقاط ارتكاز السفن التجارية في رحلاتها ، أما تفاصيل وبيان هذه النقاط فيتم تناولها في العرض التالي .

ثالثا : بيان التوكيلات الملاحية

سبق القول أن التوكيلات الملاحية بما تستعمله من امكانات كانت أشبه بركائز تعتمد عليها السفن فى هجريات نشاطها ، وبنت التوكيلات حلقات يكمل بعضها البعض ، مثلما بنت حلقة الوصل المثلثة للبحرية أمام المتعاملين مع السفن • وكان وجودها يعنى وجود خط ملاحى بحرى ، وتبعاً لمدى خط سير السفن المنتظمة المزمع مرورها فى المحطات البحرية تكون اعدادها ، وتبعا لرواج هذا الخط وانتظامه يكون استقرارها واستمرارها ، ولذلك نجد فى حالة زيادة اعدادها مؤشرا لرواج حركة البحرية التجارية والعكس صحيح (٢٧) •

وفى هذا المجال نشير الى أن عهد اسماعيل باشا قد شهد زيادة كبيرة فى اعدادها مقارنة بعهد سلفه محمد سعيد باشا نتيجة ازدهار ظروف قيام النشاط البحرى التجارى فى عهده ، وهذا يتضح من خلال تتبع توكيلات الموانئ الآسيوأوربية فى سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها بدءا من الاسكندرية الى بيروت فبقية موانئ الدولة العثمانية فاليونان وإيطاليا وإنجلترا ثم سواحل البحر الأحمر حيث الأفروآسيوية بدءا من السويس فى مصر ، مع ملاحظة عدم تناولنا توكيل مصر (القاهرة) ، لعدم بروز دوره ازاء وجود ديوان العموم وتوكيلات الموانئ المصرية ، التى اتصلت مباشرة بشئون السفن والتجارة البحرية •

أولا - توكيلات سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها : -

بدت أهميتها من كونها فى موانئ ذات قدرة ملحوظة على المشاركة فى التجارة البحرية ، بالإضافة الى تنوعها بين عدة دول وإن كانت غالبيتها ركزت فى الموانئ العثمانية •

(٢٧) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول (ظروف قيام النشاط) •

— توكيل الاسكندرية : —

يعتبر من أهم التوكيلات الملاحية الخاصة بالبحرية التجارية المصرية طيلة فترة الدراسة ، لأنه كان يمثل نقطة بداية ابحار السفن فى خطوط سيرها فى منطقة البحر المتوسط ، مثلما كان يمثل نقطة النهاية بعد عودتها من الرحلات البحرية ، وبرزت أهميته على وجه الخصوص تبعاً لبروز الاسكندرية كميناء تجارى هام تبوأ المرتبة الأولى فى النشاط البحرى معظم الفترة ، وكانت به أهم الانشطة المصرية ذات الصلاقة بالسفن ومنها الترسانة والورش وخطوط الملاحة الداخلية (الانجراية) وغيرها ، بالإضافة الى وجود التوكيلات الملاحية والقنصليات والبيوت التجارية الأجنبية (٢٨) ، والتي أبرزت ضرورة وجود توكيل مصرى لديه القدرة على المنافسة ، الى جانب أن هذا التوكيل كان ينوب الى جانب عمله — عن ديوان العموم عند نقل الديوان الى (مصر) القاهرة ، ويؤدى مهام التوكيل الملاحي اذا وجد ديوان العموم بالاسكندرية اذ كانت علاقته المباشرة بالسفن المصرية وشؤونها فى الميناء على عكس الديوان الذى كان يعنى بمجمل أمور النشاط والادارة ، وفى بعض الاحيان كان يتم دمجها بديوان العموم .

وقد وجد توكيل الاسكندرية منذ الشركة المجيدة فى عهد سعيد باشا ، ولكن يبدو أنه تأثر باضمحلال الشركة ابان تحويلها الى مصلحة مصرية ، حيث أشارت مكاتبة بتاريخ ٢٧ من (صفر) ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٦١) الى أن مقره أصبح (خرب جدا) وتمت الإقامة فى موقع آخر كان معداً « لقلم البساپورتات — تجاه الكمرک » ، ثم ذكرت الوثيقة ذاتها « أنه لداعي التبدلات الحاصلة فى القومباية ما عاود مقتضى وجود مكتب لها بالاسكندرية » (٢٩) ، وقد كانت تلك التبدلات هى تصفية أسهم

(٢٨) من تلك المكاتب ما كان تابعاً للشركة الانجليزية P&O ، شركة المسابرى الفرنسية Messageries الشركة النمساوية لويدي Loyed Austriaco ، الشركة للسكوية ، شركة دوياتينو الايطالية ، شركة جنام موسى ، شركة فرسينى الفرنسية ، شركة البوستة الانجليزية ، وكانت توجد غالبية المقار فى ميدان محمد على ، والوكالة الجديدة . — دار الوثائق القومية (خدمات — عزيزية) : مطبعة ميزانية ، مراكيب ، عهد . سندات ٠٠ الخ ١٢٨٠ — ١٢٩٠ هـ (١٨٦٣ — ١٨٧٢) وثيقة خاصة من المسابرى No. 224, Services Maritimes des Messageries Impériales à Monsieur le Directeur, Alexandrie 20, Juin 1866.

— على مبارك : الخطوط ٠٠ ، ج ٧ مع ٤ ، ص : ٨٥ .

وراجع ما سبق تناوله فى « ظروف قيام النشاط » .

(٢٩) دار الوثائق القومية (خدمات مجيدة) : سجل م/٢/٣ ، مكاتبة رقم ٦٠٣

فى ٢٧ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (سبتمبر ١٨٦١) من مدير مجيدة الى عثمان قبودان معاون المجيدة بالاسكندرية ، ص : ٣٣ .

العناصر الأجنبية واخراج ذويهم من الادارة والسفن ، والتي سرعان ما تأثرت بها مسيرة المجيدية ، وأصبحت بعد ذلك مصلحة الواپورات البحرية التي اتجه نشاط بعض ما وجد بها من سفن الى البحر الأحمر ، ولذا حسبما ذكرت الوثيقة تم اغلاق مقر التوكيل بعد جرد أدوات (*) . وقد تولى عثمان قبودان معاون المجيدية بديوان العموم مسئولية تلبية احتياجات توكيل السويس من الاسكندرية ، واقتصر التعاون على الورش وما يتم استيراده من وقود وأدوات يتم ارسالها كمستلزمات لسفن البحر الأحمر ، وكان ينبى عنه أثناء غيابه أحمد أفندى محمد أحد رجال البحرية (٣٠) ، واستمر ذلك طيلة فترة مصلحة الواپورات البحرية ، مسجلا علامة اضمحلال فى النشاط البحرى التجارى المصرى فى نهاية حكم سعيد باشا .

وبعد تأسيس الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية مع بداية عهد اسماعيل باشا فقد شرعت هذه الشركة فى تأسيس مكتب ملاحى لها بالاسكندرية على الرغم من وجود مقر ديوان العموم بها ، واختارت لذلك القائمقام (عقيد) صالح قبودان أحد معاونى ضبطية الاسكندرية وقد أنعم عليه الخديوى برتبة ميرالاي (عميد) (٣١) ، ويبدو أن القائمين على ادارة الشركة قد حاولوا الاستفادة من ظروف ازدهار تجارة القطن البحرية آنئذ ، وحاولوا ايجاد طاقم يمكنه تلبية احتياجات السفن والتجارة الراضجة ، ولذلك تم احضار أربعة أفراد من معاونين ديوان عموم الشركة للعمل فى مقر التوكيل ، وتم تعيين أحد رجال البحرية « عبد الحميد بك » بدلا من صالح قبودان ، وسرعان ما زادت أعباء وكيل الاسكندرية بعد نقل ديوان العموم الى القاهرة ، ولكن لم تلبث الشركة أن أعادت الديوان الى الاسكندرية وقامت بإلغاء التوكيل حيث قام الديوان بممارسة أمور ومسئوليات التوكيل ضمن ادارته لمجمل أمور الشركة ، ونقل عبد الحميد

(*) كانت هذه الأدوات ١ مكتب خشب ، ٢ ترابيزة صغيرة ، ١ زير مياه قنادى ، ١ مطبخة حديد ، ١ سرير ، ٢ قنطارين قطن ، ٥ كراسى عادية ، ١ كرسي خيزران - المصدر نفسه .

(٣٠) - : سجل م/٤/٢/١٩٠٦ ، مكاتبة بتاريخ ٢٢ ص (صفر ، ١٢٧٩ هـ) أغسطس ١٨٦٣) ، من مدير المصلحة الى عثمان قبودان معاون واپورات مصرية بالاسكندرية ، ص : ١٩٠ . - سجل م/٤/٣/٥ ، مكاتبة رقم ١٠١ بتاريخ ٢٨ ذى القعدة ، ١٢٧٩ هـ (مايو ١٨٦٣) من المدير الى عثمان قبودان معاون واپورات مصرية بالاسكندرية ، ص : ٢٩٢ .

(٣١) - : (ديوان عمية سنية) : دفتر ٥٢٦ أوامر ، قسم ثانى ، أمر كريم رقم ٧٨٥ بتاريخ ٩ محرم ١٢٨٠ (يولية ١٨٦٣) الى مأمور ضبطية اسكندرية ، ص : ١٠٤ .

بك وكيلا بالسويس (٣٢) ، ثم أنشئ التوكيل ثانية في الشركة العززية وتولى كل من اليكباشى حسين أفندى راغب نظارة مخازن المهام ، مصطفى قبودان مأمور مخازن الفحومات ، وحمية غبريال لتخليص البضائع فى الجبرك ، بالإضافة الى الكتبة والمساعدين (٣٣) .

ونظرا للتوسع الكبير الذى شهدته العززية فى رأسمالها وسفنها إبان مرحلة ازدهار التجارة البحرية ، أقدمت على توسيع مهام توكيل الاسكندرية على الرغم من وجود ديوان العموم بالميناء ذاته . وقامت بتعيين اليكباشى يعقوب أفندى مأمورا للتوكيل ، وكان من بين المخضرمين فى العمل بالتوكيلات الملاحية المصرية منذ بداياتها فى عهد سعيد باشا ، ثم خلفه زكريا بك الى ان عين مفتشا للوابورات فى ٢٢ محرم ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) وحل بدلا منه وكيل عموم الانجرارية مصطفى بك الطوسيه ثم عين مفتشا للوابورات ، وعلا شأنه بعده ذلك فعين محافظا لسواكن فى ١٦ رجب ١٢٩٢ هـ (أغسطس ١٨٧٥) (٣٤) ، ثم مديرا على كسلا ١٨٧٧ وفى ١٨٧٩ عين ناظرا للمار الصناعة بالخرطوم (٣٥) ، وهذا يدلنا على مكانة وكيل الاسكندرية .

وبالنسبة لعمالة التوكيل فقد شهدت هى الأخرى تطورا ملحوظا ، فقد بلغت أعدادها فى صفر ١٢٨٥ هـ (يونيه ١٨٦٨) ١٤٨ فردا بمن فيهم (المأمور) الوكيل ، وقد تفوق فى ذلك على عدد عمالة ديوان العموم نفسه فى التاريخ ذاته الذى بلغ ٨٦ فردا ، مثلما زادت عن أعداد أى من توكيلات العززية الأخرى وكانت تضم عمالته معاونا للمأمور ، صرافا ، ومخلصين جمارك ، مهندسين ، كتبة ، مخزنجية (أمناء مخازن) ، ملاحظي تشغيل ، سبائك ، عتالين بالإضافة الى مختصين بخدمة المواعين والصنادل وآخرين لمراكب نقل الفحم علاوة على المختصين بخدمة وتشغيل الفلايك ، التى يستخدمها ناظر الشركة والوكيل (٣٦) .

(٣٢) - (دواوين خدمات عززية) : للمخططة الأولى ، الملف الأولى ، وثيقة رقم ٣٦١٣٢ بالدار ٤ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار حضرات مؤسسين القومانية العززية المصرية بخصوص كثرة أعمال ميناء الاسكندرية ، - قرار لمره ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ (يولية ١٨٦٣) صادر من جمعية القومانية المصرية .

(٣٣) - : مخططة قرارات مجلس ادارة العززية ٦٣ - ١٨٦٥ ، كشف بتاريخ ١٨ محرم ١٢٨١ هـ (يونيه ١٨٦٣) عن بيان حركة الادارة .

(٣٤) - : مخططة قرارات ٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار لمره ١٥٦/٣٤ ، ٣٦١٨٨ بالدار ، بتاريخ ٢٢ محرم ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) .

- - - د شوقي الجمل : سياسة مصر فى البحر الأحمر ، ص : ٧٠ .

(٣٥) سعد بدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص - ص : ٥٨ - ٦٠ .

(٣٦) دار الوثائق القومية (خدمات - عززية) : للمخططة الأولى ، ملف ٩ ، كشف =

ولعل هذا يوضح المكانة المتميزة التي أوليت لتوكيل الاسكندرية ، وكان ذلك متسقا مع المكانة الملاحية المتميزة لحركة الميناء التي سبق الإشارة إليها في الحديث عن ظروف قيام النشاط ، وكان وجود توكيل بهذا الحجم يعنى القدرة على امكانية المنافسة مع التوكيلات الأجنبية ، ويمكنه تلبية ظروف النشاط الكبير وضمان طاقة عمل للسفن المصرية ، ولم تكن تقتصر مهام التوكيل على عقد الصفقات التجارية أو اجراءات الشحن والتفريغ والتخليص الجمركي ، وانما كانت تمتد لاستقبال احتياجات البحرية التجارية المصرية من الفحم والأدوات التي تلزم السفن في البحر الأحمر والوابورات النيلية ونحو ذلك ، ولذا كان به المهندسون مثلا يتخصصهم الفني الذي يمكنهم من فحص الأدوات والآلات الواردة ، مثلما كانت تتبعه صنادل ومراكب وفلايك بحرية للانتقال من وإلى السفن في عرض البحر أو للقيام بههام مرورية من ناظر الشركة ، وعلى هذا الأساس بدا توكيل الاسكندرية محورا هاما للملاحة المصرية .

وتجدر الإشارة الى ان وكيل الاسكندرية كان - بالإضافة الى أعماله الملاحية - ضمن اللجنة التي شكلتها العزيرية منه ومن قادة السفن وباشمهندس الوابورات لاعادة النظر في ترتيب وتنظيم عملاتها قبل تحويلها لمصلحة الوابورات الخديوية (٣٧) ، وذلك اعترافا بخبراته الادارية وامكانية اسهامه في ادارة العموم ، واستمرت أهميته كذلك طيلة فترة الدراسة .

— بورسعيد :

لم ترد اشادات لهذا التوكيل فيما تم مطالعته قبل وثائق الشركة العزيرية ، اذ انه كان من أحدث التوكيلات المصرية ، وارتبط ذلك بظروف وحدانية انشاء بورسعيد ذاتها (٣٨) ، وانه على الرغم من تهيئة مرقاها في أواخر عهد سعيد باشا الا أن الخلافات التي أثرت مع شركة القناة حالت دون تنظيم خط مرور بحري مصرى إليها على الرغم من تأجير إحدى بوأخر المجيدية لهذه الشركة في عهد ادارة ادوارد ديرفيو على غير رغبة الحكومة منذ نهايات ١٨٥٩ ، بالإضافة الى أن امكانات بورسعيد كميناء تجارى لم تكن قد تبلورت بعد ، وبدا النشاط الغالب هو الخاص بشركة

= احصائية بتاريخ ٢٠ - ٢٢ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) خاصة بقرارات الجمعية العمومية العزيرية . ص : ١١ .

(٣٧) - : محفظة الوابورات رقم ٦٨/٤ - ١٨٦٩ م . مكتابة بتاريخ ٥ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) من حسين شيرين ناظر عموم القومية الى وكيل ديوان العموم .
(*) راجع ما سبق تناوله في الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط » .

القناة ، وكانت تقوم به شركة الملاحة الفرنسية الميساجيري بالإضافة الى سفن القناة ذاتها ، الى أن قررت الشركة العزيرية جعل بورسعيد احدى المحطات البحرية التى تتوقف بها سفنها وكان ذلك فى رمضان ١٢٨٤ هـ (ديسمبر ٦٧ / يناير ١٨٦٨) ويرجع ذلك الى قرب الافتتاح الرسمى لقناة السويس ، علما بأن الحركة التجارية بدأت قبل ذلك بين السويس وبورسعيد ، حتى انه كان يتم نقل المشحونات بينهما عبر منطقة بركة بالقرب من الاسماعيليه قبل أغسطس ١٨٦٦ (٣٨) .

ومع بداية مرور سفن العزيرية لم يتم تعيين وكيل ملاحى ، وانما أسند أمر الاهتمام بشئون سفنها الى محافظة بورسعيد ، فكانت تقوم بوضع الاعلانات الخاصة برحلاتها ، التى كانت تتم كل خمسة عشرة يوما فى الشوارع والأسواق ، مثلما تعين شخصا للمناداة فى الشوارع ، واستمرت المحافظة فى ادارة شئون السفن وتحصيل ايراداتها ، وكان يتم حفظ ذلك كإمانة فى الجمرک لحين تسليمها الى السفينة العائدة من الثغور الأخرى لتسليمها الى توكيل الاسكندرية ، واستمر ذلك حتى أواخر سبتمبر ١٨٦٨ تاريخ تعيين أول وكيل للشركة العزيرية فى بورسعيد (٣٩) ، وقد جاء ذكر اسم أحمد أفندى نبيه يعاونه أحد الكتبة ، ومرتبهما معا كان ١٠٠٠ قرش شهري ، ثم عين بدلا منه اعتبارا من ٢٥ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (سبتمبر ١٨٦٩) محمد اسماعيل قبودان الصادق ، وكان يعمل رئيسا لبناء بورسعيد ، وجاء فى حيثيات تعيينه « لكونه شخص صادق وأمين وله دراية والملم بأشغال البورت » ، وتم ذلك بناء على مذكرة مقدمة من وكيل عموم الشركة الى مجلس الادارة وتم الاتفاق على أن يصرف له شهريا ٢٥٠ قرشا بالإضافة الى مرتبه من المحافظة ، ويقوم باختيار كاتب بمعرفته بمرتب شهري ٢٥٠ قرشا أيضا (٤٠) ، وبالطبع فقد كان هذا الاجراء فى صالح الشركة لدفعها نصف الأجر الذى كان قبل ذلك .

وقد كان متبعيا تقديم اقرار ضمانته من شخص آخر بالإضافة الى اقرار موافقة الوكيل ، ولكن يبدو أن المكانة الوظيفية والاجتماعية كانت تحول دون تقديم الضمانة ، ولذا ذكر هذا الوكيل فى اقراره « لايمكننى أن التمس من أحد ضمانته عنى لمسئوليتى الكائنة » (٤١) وارتضى مجلس

(٣٨) د - زين العابدين شمس الدين : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٢٧ ، ١٣٣ .

(٣٩) نفسه ، ص : ١٣٣ .

(٤٠) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : بحفظ قرارات مجلس الادارة ٤٨/٦٨

بتاريخ ٢٥ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (سبتمبر ١٨٦٩) صادر عن المجلس .

(٤١) - : بحفظ مكاتبات ادارية (١٨٦١ - ١٨٨٤) ، خطاب (اقرار) لمره ٣/٦ =

ادارة العزيزية ذلك ، واستمر هذا التوكيل يؤدي عمله الملائح ، وقد تزايدت أهميته بعد افتتاح قناة السويس ، حتى انه وجد منذئذ خط بحري منتظم بين الأستانة وجده تعمل عليه باخرتان ، كانتا تمران بالتبادل كل خمسة عشر يوما لحطتها سيرا - بورسميد مباشرة دون المرور بسواحل الشام (٤٢) ، وكان ذلك في فترة مصلحة الواهورات الخديوية

ـ يافا :

لم يرد ذكره في وثائق عهد سعيد باشا لعدم وجود خطوط سير ملاحية اليه ، ولنفس السبب أيضا لم يرد ذكره في وثائق الشركة المصرية في بدايات عهد اسماعيل باشا ، ولعل أولى الاشارات هي تلك التي جاءت في تنظيم خطوط سير سفن الشركة العزيزية في فبراير ١٨٦٦ للمرور بين الاسكندرية والأستانة مرورا بيافا وحيفا وبيروت وغيرها ، الأمر الذي يرجع افشاء توكيل ملاحى بها رغم عدم عثورنا على اشارة واضحة في هذا الشأن ، وما يبعث على هذا الترجيح أن المرور البحرى كان يتم بانتظام كل خمسة عشر يوما (٤٣) ، وكما سبق القول فان التوكيل الملاحى كان أمرا ضروريا في حالة خطوط السير المنتظمة .

ولم تضمنت الوثائق طويلا حيث أمكن العثور على الشروط التى تم توقيعها بين « المسيو كاسترو اوغلي » وكيل العزيزية ببيروت بالنيابة عن الشركة وبين « المسيو سليم كسار » المقيم بميناء يافا على أن يكون الأخير وكيل ملاحيا للشركة بالميناء المذكور ، وكان ذلك بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٢ هـ (أغسطس ١٨٦٦) وتم الاتفاق على أن يكون ذلك مقابل (قومسيون) عمولة ٥% من اجمالي ايراد المشحونات مع التزامه الكامل بتنفيذ تعليمات ونظم الشركة بخصوص مهام الوكيل الملاحى (٤٤) ، وقد جاءت اشارة تالية لهذا التوكيل في أغسطس ١٨٦٨ (٤٥) .

ـ بتاريخ ٧ رجب ١٢٨٦ هـ (أكتوبر ١٨٦٩) من محمد اسماعيل وكيل العزيزية الى مدير الموم .

(٤٦) - (ديوان معية) : مظلة ٤٨ معية تركى - ترجمة مكتوبة رقم ٤٨/٢٧٣ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) من كاسترو الى المعية بشأن تغيير خط يواخر بين الأستانة وجدة .

(٤٧) الوقائع المصرية بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٢ هـ / ٨ فبراير ١٨٦٦ .
(٤٨) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : محظوظة ملخصات ملف عام توكيلات وانشاء محطات ٢٥ محرم ١٢٨٠ - ٦ رجب ١٢٨٦ هـ مكتوبة بتاريخ ٢٢ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (أغسطس ١٨٦٦) من وكيل العزيزية ببيروت الى مدير الموم .
(٤٩) - : المحظوظة الأولى ، ملف رقم ٦ : صورة قرار مجلس ادارة العزيزية بتاريخ =

وعامة فقد جاء ذكر هذا الميناء في خطوط السير المنتظمة في الفترات اللاحقة ، ففي جداول مرور السفن ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) ، كانت يافا بين المحطتين البحريتين بيروت - بورسعيد (٤٦) ، مثلما جاء ذكره في خطوط سفن مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، أو بالأحرى بعد افتتاح قناة السويس ، حيث كان ذلك في خلال شهر رمضان ١٢٨٧ هـ / ديسمبر ١٨٧٠ (٤٧) .

ـ حيفا :

جاء ذكره في وثائق الشركة العريزية ، عند قيام (قومسيون) لجنة بالمرور على موانئ الشام لترتيب محطات بحرية ، حيث تم الاتفاق بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) مع مصطفى بك الصلاح أحد أهالي حيفا وبحضور (شهادة) الحاج أمين أغا مدير جمر حيفا ، على أن يكون أولهما وكيلًا للعريزية في الميناء المذكور مقابل عمولة ٥٪ تخصم له من إجمالي ما يقوم به في جانب المشحونات مع التزامه بنظم وتعليمات الشركة (٤٨) .

وكما هو واضح فإن الاتفاق مع هذا الوكيل كان يسبق زمينيا الاتفاق مع وكيل يافا ببضعة أشهر ، وقد تكرر في عدة اشارات بعد ذلك، منها مكاتبة بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ (ابريل ١٨٦٦) (٤٩) ، وكذلك أشير اليه (حايفه) عند ترتيب خطوط السير المنتظمة للسفن بين الأستانة والاسكندرية مرورا بموانئ الشام بدءا من فبراير ١٨٦٦ ، ومع ذلك لم يرد ذكره في جداول ترتيب السفن المنتظمة في أخريات فترة العريزية على عكس يافا ، ويرجع أنه جرت مفاضلة بين المينائين من ناحية الإيرادات فتم الغاؤه .

= ٤ جادى آخر ١٢٨٥ هـ (أغسطس ١٨٦٨) ميللة الى توكيل يافا .
(٤٦) - : محطة وإبورات متفرقات ، جداول مرور السفن بتاريخ ١٩ ، ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) .
(٤٧) وفى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ / ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

(٤٨) هار الوثائق (ديوان مية) : محطة تراجيم دقار ، ملف عام ١٢٨٢ هـ ، وثيقة بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) شروط من عشرة بنود منعقدة بين اللومسيون المين من العريزية ، مصطفى بك الصلاح وكيلًا بميناء حيفا .
(٤٩) - (خدمات - عريزية) : محطة مكاتبات إدارية ٦٥ - ١٨٦٧ ، مكاتبة بتاريخ ٥ رجب ١٢٨٢ هـ (ابريل ١٨٦٦) من حسين شيرين تاجر العموم الى كاتب الحسابات .

- بيروت :

أولته إدارة البحرية التجارية المصرية أهمية خاصة مقارنة بالموافى الأخرى الواقعة على سواحل (برية) (*) الشام ، ربما لتفوق مكانته التجارية وارتباطه بخلفية (ظهر) اقتصادية ، أو لكثرة انتقال الشوام بينه وبين الموافى الأخرى والنشاط المتزايد من السفن الأجنبية خاصة الفرنسية ، أو لأنه كان يمثل الميناء الرئيسى لولاية لها استقلالها الذاتى منذ ١٨٦١ م .

عاما فان بدايات التعامل معه كانت فى عهد اسماعيل باشا ، حيث قامت الشركة العزيرية بتعيين « المسيو كاسترو اوغلى » وكيل لها فى بيروت ، وهو من رعايا أوستريا (**) ، وكان يعمل قبل ذلك وكيل لشركة البواخر العثمانية ، ثم تم استخدامه ضمن موظفى العزيرية عن طريق قنصليتها بالإسكندرية (٥٠) ، وكان يعاونه مجموعة من الكتبة والمساعدين من موظفى العزيرية ، وكان يطلق على هذا الوكيل أحيانا « وكيل سوريا العمومى » .

وتبعاً لكونه من موظفى الشركة بالاضافة الى مكانته الادارية ، نجده فضلاً عن مهامه كوكيل ملاحى كانت تكلفه ادارة الشركة بالمشاركة فى لجان المرور البحرى المكلفة بتعيين خطوط السير والتوكيلات ، من ذلك اشتراكه فى لجنة برئاسة مفتش الواپورات وعضويته مع وكيل السويس ، قامت بالمرور خلال رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر / ديسمبر ١٨٦٥) لتعيين الوكلاء فى قبرص ، اسكندرية ، مرسين ، رودس ، ساقز ، مدلى (٥١) ، مثلما فوض بمفرده فى اختيار وكيل يافا

(*) برية نسبة الى البر أى الساحل ، وكانت ترد هكذا لى معظم الوثائق .

(**) يقصد بها بلاد النمسا .

(٥٠) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : مطبعة ٢٢ مية تركى . مكتبة رقم ٢ بتاريخ غرة ربيع الاول ١٢٧٥ هـ (أكتوبر ١٨٥٨) من خورشيد باشا محافظ الاسكندرية الى اللية عن مشاجرة فى البورصة بين كاسترو اوغلى وكيل شركة البواخر العثمانية وفريدريكو وكيل النمساوية .

- (خمات - عزيرية) : مطبعة ملصقات ، ملف توكيلات والشاء محطات . مكتبة نمرة ٤٢ بتاريخ ٧ ر (ربيع ثامى) ١٢٨٥ (يولية ١٨٦٨) افادة من سعادة الباشا ناهر الداخلية الى ناهر القومانية العزيرية .

(٥١) - : شروط متعلقة بين قومسيون المرور مع كل من وكلاء قبرص ٨ رجب ١٢٨٢ هـ ، اسكندرية ٩ رجب ١٢٨٢ هـ ، مرسين ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ ، رودس ١٣ رجب ١٢٨٢ هـ ، ساقز ١٤ رجب ١٢٨٢ هـ ، مدلى ١٧ رجب ١٢٨٢ هـ .

(سليم كعمار) وتوقيع الاتفاق معه ، حسبما أشير الى ذلك سابقا ،
كما كان يتولى توكيل الاستانة بالانابة عند قيام وكيلها بأجازة .

ويبدو أن المستر كاسترو كان ذا علاقة طيبة بشركات الملاحة
الأجنبية ، وقد حاول افادة العزيزية من ذلك ، لأنه أخطر ديوان العموم
بتاريخ ٢٥ محرم ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) بأن سفن شركة فرسيني
الفرنسية تنتقل بين موانئ فرنسا وإيطاليا والاسكندرية دون مرورها
بالشام ، ولذا اقترح قيامه بالاتفاق مع الشركة الفرنسية بأن تنقل من
سفن العزيزية الركاب والمشحونات المرسلة الى أوروبا ، على أن تتولى
العزيزية نقل ما يرد في سفن الشركة الفرنسية من ركاب أو مشحونات
لجهات الشام والاستانة وأزمير ، ووافق مجلس الادارة وتمت هذه الاتفاقية
البحرية بين الشركتين اعتبارا من ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) ،
وكذلك وقع اتفاقية مع وكلاء شركة بومباي الانجليزية لنقل العزيزية
حجاج الهند من السويس الى جدة (٥٢) ، ومع ذلك فقد حدثت خلافات
بين هذا الوكيل وادارة العزيزية ، لم يجد فيها تدخل « متصرف لواء
بيروت » للترضية وقام المستر كاسترو بتسليم ما لديه من الايرادات الى
« متصرف بيروت » وبلغت ٢٥٠٠٠ قرش ثم حضر بعد ذلك - بناء على
مكاتبة من قنصله في الاسكندرية - الى ديوان العموم حيث جرت مراجعة
دفاتره وسجلاته ، وعين بدلا منه « الفى بك » ثم « عبد القادر أفندي الدنا »
من أهالي بيروت ، وكان ذلك في أواخر ربيع الثاني ١٢٨٥ هـ (أغسطس
١٨٦٨) ، وتم تكليف الفى بك بالإشراف على توكيل الشام (٥٣) .

وعلى الرغم من أن الوثائق لم توضح أسباب الخلافات ، إلا أنه
يمكن التراجع بأن ذلك كان مرتبطا بالحالة التي كانت قد وصلت اليها
العزيزية في تلك الفترة ، حيث كانت قد بدأت تتضح علامات النهاية
ازاء الأزمة المالية التي عانت منها في أعقاب توسعات ومشروعاتها غير
المدروسة أبان ازدهار التجارة البحرية ثم معاناتها السريعة بعد الانتكاسة

(٥٢) - دار الوثائق القومية . (خدمات - عزيزية) : المخططة الأولى ، صورة قرار صادر
من قوميته العزيزية لمرّة ٦/١١ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (٣١ مايو ١٨٦٨) ، وتجدر
الإشارة الى أن بعض السفن الأجنبية لم يكن لها خط ملاحي مع جدة ، كما أن الحجاج
كانوا يفضلون دخول الأراضي المقدسة على سفن إسلامية ، ولعل ذلك من أسباب الاتفاق
من جانب شركة بومباي على نقل حجاجها من السويس بالسفن المصرية الى جدة ، والمزيد
سيتم تناوله في الفصل اللاحق .

(٥٣) - : مخططة ملبسات ، مكاتبات مؤرخة ٧ ربيع الثاني ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) ،
٢٥ ربيع الثاني ١٢٨٥ هـ (أغسطس ١٨٦٨) بين متصرف لواء بيروت وناظر الشركة
العزيزية .

التي أصابت نشاطها بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية ، الأمر الذي دفعها الى اجراء تخفيضات فى العمالة تارة وفى المرتبات تارة أخرى (٣) .

لكنه وعلى أية حال قد حاول فتح مجالات نشاط جديدة أمام سفن البحرية المصرية ، على أن توكيل بيروت استمر فى عمله بعد ذلك وكان يرد ذكره فى جداول خطوط سير سفن الشركة العزيرية ومصلة وإبورات البومستة الخديوية (٥٤) ، وفى هذه المصلحة عاد ثانية اسم « كاسترو اوغلى » للظهور ولم يكن وكيلًا ملاحيا وإنما كان من مديريها المشرفين على الخطوط الملاحية فى البحر المتوسط وبحر ايجيه (٥٥) .

أما بالنسبة للوكيل فقد جاء ذكر « عبد القادر أفندى » أحد أهالى بيروت وأنه كان وكيلًا للشركة العزيرية فى أخسريات عهدها ثم التمس ربان الباخرة المحروسة من المعية بتاريخ ٢٦ شعبان ١٢٨٩ هـ (٣٠ أكتوبر ١٨٧٢) تعيينه وكيلًا لمصلحة الواپورات فى بيروت ، وتمت الموافقة على ذلك (٥٦) .

— طرابلس (الشام) :

ورد ذكره فى وثائق الشركة العزيرية فى أكثر من اشارة ، منها كشف عن بعض التوكيلات بتاريخ ٢٠ ص (صفر) ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) أفاد بأن الوكيل — دون تحديد اسمه — كان يعمل (بالقومسيون) بالعمولة (٥٧) ، ثم جاء ذكره ضمن المحطات البحرية لسفن الشركة الصاعلة على خط الشام خلال شهر ربيع الأول ١٢٨٦ هـ

(*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « بالادارة العمومية » .

(٥٤) الجواب : العدد ٥١١ بتاريخ الأحد ١٢ محرم ١٢٨٨ هـ / ٢ أبريل ١٨٧١ .

(٥٥) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : محفلة ٤٨ مية تركى ، ترجمة مكانية لمر ٤٨/٢٧٣ : بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) من كاسترو اوغلى الى المية بخصوص التماس مرور خط مباشر من الاستانة الى جدة .

— محفلة ٤٩ مية تركى ، ترجمة مكانية لمر ٤٩/٣٠ : بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) من كاسترو اوغلى الى المية بخصوص التماس من أهالى سلاتيك وثجارها والفتانصل لاعادة مرور السفن اليهم .

(٥٦) — المصدر نفسه : وثيقة لمر ١٠٤٩/٢١٥ مرفق ، بتاريخ ٢٦ شعبان ١٢٨٩ هـ (٣٠ أكتوبر ١٨٧٢) من ربان الباخرة المحروسة (قاسم) الى المية .

(٥٧) — : محفلة مرتبات ، عهد سلفات ١٢٨٠ — ١٢٩٠ هـ ، ملحق عام للميزانية السنوية ، كشف عن توكيلات محرر من المصوم بتاريخ ٢٠ ص (صفر) ١٢٨٥ هـ (يونية ١٨٦٨) .

(يولية ١٨٦٩) (٥٨) ، كما ورد أيضا فى خطوط سفن مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية فى رمضان ١٢٨٧ هـ (ديسمبر ١٨٧٠) ، واستمر كذلك الى أن صدر أمر خديوى بإيقاف سفر السفن التجارية المصرية الى موانئ فى الشام وضمنها طرابلس ، وذلك فى ١٠ محرم ١٢٨٩ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ (٥٩) .

ـ اللاذقية :

أشير له فى وثائق العزيرية بتاريخ ٤ جمادى الثانى ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) ، عندما وزعت على الوكلاء تعليمات صادرة من العموم بخصوص تعاملهم مع التجار والركاب (٦٠) ، ثم فى ٢٦ ش (شعبان) ١٢٨٥ هـ (ديسمبر ١٨٦٨) عندما أوضح مجلس ادارة العزيرية للمعية بيان المسافات بالأميال بين التوكيلات التى تمر عليها السفن لتوزيع البريد ، وكانت اللاذقية محطة بحرية بين طرابلس والاسكندرونة ضمن خط بركة الشام (٦١) .

كما أشير له فى وثائق مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ (١٦ ديسمبر ١٨٧٠) حينما صرح لوكلاء البريد بارسال الصرر النقدية والأشياء الثمينة بسفن المصلحة على الموانئ التى تمر عليها وبها توكيلات ملاحية تابعة لها ضمنها اللاذقية (٦٢) ، ثم إشارة أخرى فى الأمر الخديوى الصادر فى ١٠ محرم ١٢٨٩ هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ بإيقاف المرور على موانئ الشام ومنها اللاذقية ، وفيما عدا هذه الاشارات لا يمكن الجزم باستمراريته ، أو بمن كان يشغل الوكالة .

(٥٨) ـ : محطة وإبورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، جدول مرور خط بركة الشام ١٩ - ٢٦ ربيع الأول ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) .

(٥٩) ـ وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٢ رمضان ١٢٨٧ / ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

ـ الجرائد : العدد ٥٧٧ الأربعاء ١٠ محرم ١٢٨٩ هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ .

(٦٠) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : المخططة الأولى ، ملف رقم ٦ ، قرار مجلس ادارة العزيرية بتاريخ ٤ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) .

(٦١) ـ (ديوان مية تركى) : مخططة رقم ٤٤ مية تركى ج ٢ ، وليقد رقم ٢٠٢٨٦ مرققات ، بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) من لاطر الداخلية (رئيس العزيرية) الى المهردار .

(٦٢) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ / ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

١٠ - الاسكندرونه : (Iskendaron) :

تم تعيين وكيله « ابراهيم زريق أفندي » بضمانة مدير جمرك اسكندرونه ، وبموافقة لجنة المرور البحرية التي أرسلتها العريزية لتحديد وتعيين محطات ووكلاء بيرة الشام ، وتم توقيع الاتفاق في ٩ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) ، بأن يكون وكيلًا وعمولة ٥٪ ، وقد جاء ذكر هذا الوكيل في غرة ذى الحجة ١٢٨٢ هـ (ابريل ١٨٦٦) (٦٣) ، بينما تكرر ذكر التوكيل بعد ذلك في ربيع الأول ١٢٨٦ هـ (يونيسة ١٨٦٩) ، وإبان مصلحة وابورات البوستة الخديوية رمضان ١٢٨٧ هـ / ديسمبر ١٨٧٠ (٦٤) ، ثم في الأمر الخديوي السابق ذكره ، الذي صدر في ١٠ محرم ١٢٨٩ هـ / ٢٠ مارس ١٨٧٢ ، الذي قضى بإيقاف المرور على هذا الميناء ضمن موانئ الشام ولا يمكن الجزم بعودة التوكيل بعد ذلك .

١١ - مرسين (Marsin) :

كان لهذا التوكيل أهمية خاصة ، وذلك لأنه كان يعتبر محطة نهائية لخط السير الملاحي المنتظم المار بسواحل الشام ، وهو الذي كان يبدأ من الاسكندرية وينتهي عند مرسين ، كما أنه كان يقع على الطريق البحري الاسكندرية - أزمير إذا ماتم مد خط الشام الى أزمير .

وعامة فقد وجد هذا التوكيل إبان فترة اتساع نشاط الشركة العريزية ، حيث قام قومسيون معين من طرفها بتوقيع اتفاق مع « المسيو ماركو كاسترو أوغل » المقيم بميناء مرسين على أن يكون وكيلًا عمولة ٥٪ ، وتم ذلك بتاريخ ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ (٣٠ نوفمبر ١٨٦٥) (٦٥) ، وأشير لهذا الوكيل في الفترات اللاحقة ،

(٦٣) دار الوثائق القومية (خدمات - عريزية) : محطة ملخصات ، ملف عام توكيلات ومحطات ، وثيقة بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٢ (نوفمبر ١٨٦٥) شروط ما بين القومسيون للمين من طرف القومانية العريزية وابراهيم زريق باسكلة اسكندرونه .

- محطة مكانيات ادائية - محرم الحجة ١٢٨٢ هـ ، مكانة غرة الحجة ١٢٨٢ هـ (ابريل ١٨٦٦) من حسين شيرين ناظر الصوم الى كاتب الحسابات بخصوص شروط وكالات اسكندرية .

(٦٤) - : محطة وابورات ٦٩ - ١٨٧٢ جداول سفرية الوابورات ١٩ - ٢٦ ربيع اول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) .

- وادي النيل : المجلد ٦٧ السبعة الرابعة ، الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ / ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

(٦٥) - : محطة ملخصات ، وثيقة ١٠ رجب ١٢٨٢ هـ (٣٠ نوفمبر ١٨٦٥) شروط منعقدة بين قومسيون القومانية العريزية وبين مسيو ماركو كاسترو أوغل وكيلًا بمرسين .

الى أن أثبتت حوله شبهة الاختلاس بناء على شكوى من « حاجى بوركى كش أوغلى » أحد تجار مرسين في صفر ١٢٨٥ هـ (مايو / يونية ١٨٦٨) ، ولكن حفظ التحقيق الذى أجراه ألفى بك (مفتش توكايل الشام) بناء على تفويض الشركة له ، واستمر هذا الوكيل فى عمله (٦٦) ، ولكنه لم يتفرغ لعمله بعد ذلك حيث عمل الى جانب وكالته الملاحية للعزيرية ، وكيلا لاحدى شركات التأمين البحرى (٦٧) ، واستمر كذلك فى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، وأثبتت حوله شكاوى الأهالى ثانية فى جمادى الأولى ١٢٨٨ هـ (يوليه أغسطس ١٨١٧) ، وجامت أصداؤها فى الصحف بين قاذح ومادح (٦٨) ، ولكن يبدو أن الشكاوى جاءت بنتيجة هذه المرة ، فتم الغاء التوكيل وتقرر عدم مرور سفن المصلحة على مرسين ، وكان ينبغي تغيير الوكيل فقط مع استمرار مرور السفن .

ومع ذلك فلم يمضى وقت طويل حتى قدم التجار والأهالى التماسات الى « الجناب العالى » الخديوى بتاريخ ٦ رجب ١٢٨٨ هـ (سبتمبر ١٨٧١) يتلمسون فيها مرور البواخر المصرية حتى يمكنهم الاستغناء عن التعامل مع السفن الروسية والفرنسية (٦٩) ، ويبدو أنه قد استجاب لهم ، لأنه وردت اشارات بعد ذلك تفيد مرور سفن مصلحة الواپورات على مرسين ، مثلما أشير الى وجود توكيل بها فى أواخر عهد اسماعيل باشا (٧٠) ، دون تحديد اسم الوكيل .

٢) - توكيل قبرس Cyprus :

اختارت الشركة العزيرية « محمد أفندى غزاوى » وكيل ملاحيا لها

(٦٦) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : المخططة الأولى ، وثيقة رقم ٥ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (٢٦ مايو ١٨٦٨) قرار صادر من قوميته القومانية العزيرية .
(٦٧) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ . صورة قرار نمرة ٤/٣ بتاريخ ١٣ جمادى ثالى ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) .
(٦٨) الجواب : العدد ٥٣٣ بتاريخ الأربعاء ١٥ جمادى الأولى ١٢٨٨ هـ / ٢ أغسطس ١٨٧١ .

(٦٩) دار الوثائق القومية (ديوان عمية سنية) : مخططة ٤٨ عمية تركى ، ترجمة مكانية نمرة ٤٨/٣٥٩ - مرفق ١ بتاريخ ٦ رجب ١٢٨٨ هـ (سبتمبر ١٨٧١) من احوال مرسين وتجارها الى الجناب العالى .

(٧٠) - : (خدمات - مصلحة وابورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٥/٣/١ واردة القروع ، رقم ٥٩ بتاريخ ٢٠ ص (صفر) ١٢٩٤ هـ (مارس ١٨٧٧) ، ص : ٢٩ .
- سجل م/٢٧/٣/١ واردة القروع ، ج ٢ ، رقم ١٠٠٨ بتاريخ ٩ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) ، ص : ١٦٨ .

(*) كانت ترد فى الوثائق هكذا « قبرس » أو « قبرس اى » ، وقد ذكر البعض ان كتابتها قبرس خطأ شائع والصواب قبرس -

فى قبرس اعتبارا من ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) وكان منذ القاطنين بالجزيرة ، وضمنه مدير ميناء قبرص ، أما نسبة العمولة التى يتقاضاها فقد كانت ٥٪ بما فيها مصروفات التوكيل (٧١) ، وقد أشير لاستمراره فى عامى ١٨٦٦ ، ١٨٦٨ ، بيد أنه لم يظهر فى عام ١٨٦٩ (٧٢) . ويرجع النافذ ابان اقدم العريزية على إيقاف مرور سفنتها على بعض المحطات البحرية وتعديل مسارها الى محطات أخرى .

١١ - توكيل رودس Rhodes :

كانت توجد علاقات تاريخية تربط هذه الجزيرة بمصر منذ عهد محمد علي ، ويبدو أن هذه العلاقة كانت ذات أثر فى انتقالات الأفراد لأن الوكيل الملاحي الذى اختارته الشركة العريزية ويدعى « أحمد أفندى » كان قبل انتقاله الى رودس محاسبى ترسانة الاسكندرية ، وقد تم توقيع الاتفاق على شغله الوكالة مع لجنة الشركة بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٢ هـ (٣ ديسمبر ١٨٦٥) نظير عمولة ٥٪ بما فيها مصروفات التوكيل ، وكان ذلك بشهادة « حسن عيه » قائمقام رودس ، (٧٣) .

وقد ورد ذكر هذا التوكيل بعد ذلك فى غرة شعبان ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) (٧٤) ، ولكن يبدو أن الوكيل حدث منه تقاعس فى أداء العمل أثر على إيرادات السفن المارة برودس ، حيث أشارت بعض الوثائق فى جمادى الأولى ١٢٨٦ هـ (أغسطس ١٨٩) الى أن الخسائر خلال شهرين بلغت ٢٤٢٠٦ قرشا وذلك بالنسبة للسفينة « النجيلة » التى كانت تتجه مباشرة الى رودس ، ولذلك اتخذت الشركة قرارا بأن يكون مرور السفن عليها فى الذهاب فقط ثم ألغى التوكيل ابان تحولها الى مصلحة حكومية (٧٥) ، ولكن قام الأهالى والتجار وقناصل الدول

= - جميل خاكي : بعض جزر البحر الأبيض تحت حكم المصريين ، مجلة الاسطول : الممد الثانى ، ابريل ١٩٥٣ .

(٧١) دار الوثائق القومية (خدمات - عريزية) : مطبعة ملخصات ، ملف توكيلات ومحطات ، شروط اتفاق بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) بين قومسيون العريزية ووكيلها فى قبرس .

(٧٢) الوثائق المصرية بتاريخ ٢٣ شعبان ١٢٨٢ هـ / ٨ فبراير ١٨٦٦ .
- دار الوثائق القومية (خدمات - عريزية) : مطبعة ملخصات وعهد وسندات ، كشف من أماكن ومصروفات التوكيلات بتاريخ ٢٠ من (صفر) ١٢٨٥ هـ (يونيو ١٨٦٨) .
(٧٣) - : مطبعة ملخصات ، ملف توكيلات ومحطات ، شروط اتفاق بتاريخ ١٣ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) بين قومسيون العريزية ووكيلها بأسكلة رودس .
(٧٤) - : مطبعة قرارات مجلس ادارة العريزية ١٨٦٩/٦٨ ، قرار لمره ٢٥ بتاريخ غرة شعبان ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) .
(٧٥) - : قرار مجلس ادارة العريزية لمره ٦٢ بتاريخ ٨ جمادى أولى ١٢٨٦ هـ .

الأجنبية بها بإرسال التماسات الى الخديوى اسماعيل فى غرة محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) (٧٦) ، ويبدو أنه قد أجيب طلباتهم لأن اعلان سير سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية الصادر فى غرة شعبان ١٢٩٣ هـ (٢٠ أغسطس ١٨٧٦) كانت تتضمن المرور على رودس واستمر ذلك حتى نهايات فترة البحث (٧٧) .

ـ قوش اطة سى :

وهى جزيرة تقع على الجانب الآسيوى فى مدخل بحر ايجيه فى ملتقى الطريق البحرى الذى يصل رودس بجزيرة ساقز ، وكانت تبعد عن رودس بنحو ١٤٤ ميلا وعن ساقز ٦٠ ميلا (٧٨) ، وقد قررت الشركة العزيمية مرور سفنها بها استجابة للالتماسات التى جاءتها من أهاليها وتجارها ، وقامت باختيار « نور أفندى » وكيلها فى قوش اطة سى بضمانة القائمقام محمد سالم ، وذلك نظير عمولة ٥ ٪ ، اعتبارا من ٢٥ جمادى الثانى ١٢٨٥ هـ (أكتوبر ١٨٦٨) (٧٩) ، ولكن يبدو أن هذا التوكيل لم يستمر طويلا بعد ذلك لعدم وروده فى خطوط السير ، ولوجود محطات بحرية بالقرب منه .

ـ توكيلات كريت Crete :

من الجزر التى كانت لها علاقة تاريخية بمصر الحديثة حين كانت تابعة لها فى عهد محمد على ضمن أملاك أخرى بموجب معاهدة كوتاهية ٢ مايو ١٨٣٢ ، ثم عادت بعد ١٨٤٠ للدولة العثمانية ، على أن ما يهمنا فى هذا المجال اتصالها البحرى المباشر لاسكندرية وأثر العلاقة التاريخية فى تنشيط المعاملات البحرية بينهما ، وانعكس ذلك فى الاهتمام الذى أولته ادارة البحرية التجارية المصرية بجزيرة كريت خاصة فى عهد

(٧٦) - : (ديوان مية ستية) : محطة ٤٩ مية تركى . ترجمة وثيقة رقم ١/٤٦ بتاريخ غرة محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) من أهالى وتجار رودس وقناصل الدول بها الى الجانب المال .

(٧٧) الوثائق المصرية : العدد ٦٧١ بتاريخ غرة شعبان ١٢٩٣ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ ، - العدد ٦٧٦ بتاريخ ٢٤ جمادى الثانية ١٢٩٥ هـ / ٣٠ يونيو ١٨٧٨ .

(٧٨) دار الوثائق القومية (ديوان مية ستية) : محطة ٤٤ مية تركى ، ج ٢ ، وثيقة نمرة ٢٨٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) من تاجر الداخلى (رئيس العزيمية محمد شريف باشا) الى المهردار عن مسافات محطات البريد المطلوب التوجه اليها . (٧٩) - : خدمات - عزيمية : محطة ١٣١ سندات وكبيالات ، شروط اتفاق وشمان بتاريخ ٢٥ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (أكتوبر ١٨٦٨) مرسله من نور المندى بضمانة القائمقام محمد سالم بجهة قوش اطة سى الى العزيمية .

اسماعيل باشا حين وجدت أعداد من السفن مكنت من مزاوله النشاط ، وقد جاء فى وثائق الشركة العزيزية أنه كان موجودا فى كريت توكيلا ملاحيا قبل محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٥٦) (٨٠) ، وفى ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ قررت الشركة تجهيز مركب كمخزن فحم لتموين السفن المصرية بما تحتاجه ، وكان هذا المركب تابعاً للتوكيل (٨١) ، ويرجح أن هذا كان مرتبطاً بالأحداث العسكرية التى تمت بعد ذلك ، لأن المركب كان يحقق المرونة فى التموين والامداد مثلما كان ذلك تخزيناً لأكبر كمية من الفحم للسفن التجارية التى شاركت فى الأحداث الى جانب الأسطول الحربى ، وإن كانت لم توجد اشارة تحدد الوكيل وهل كان من أهالى الجزيرة الثائرة أم معين من العزيزية ، غير أن الحقيقة فى سير الأحداث أكدت حسن معاملة القوات المصرية لأهالى الجزيرة بناء على سياسة الخديوى ، حتى أن الأهالى قد طالبوا بانضمامهم الى مصر (٨٢) .

على كل فانه يرجح أن مثل هذه العلاقة كانت وازعا على سرعة تسير السفن التجارية المصرية الى كريت بعد انتهاء الأحداث - حيث كانت قد توقفت أثناءها - وكانت العودة أقوى من سابقها ، حيث قررت العزيزية فى ربيع الأول ١٢٨٦ هـ / يونية ١٨٦٩ هـ مرور سفنها على ثلاثة موانئ فى ساحل كريت الشمالى (*) هى خانيا أوكانيا الى الغرب ، رتمه أو رتمو وأحيانا رسمو فى الوسط ثم العاصمة قندية أو كانديا الى الشرق (٨٣) وكانت ترتبط فى بعض الفترات بخط بحرى مباشر للإسكندرية ، ولا عجب فى ذلك لوقوع كريت على طريق إسكندرية أوروبا ، ولذا استمرت بعد ذلك فى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية .

(٨٠) - : مخططة قرارات مجلس الإدارة ٦ - ١٨٦٧ ، قرار دمرة ٦٥ بتاريخ السبت

١٦ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) .

(٨١) نفسه : قرار لمر ٦٧/٧٧ بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) .

(٨٢) ٥ : أحمد عبد الرحيم مصطفى : ثلاثت مصر بتركيا ، ص - ص : ٨٠ - ٩١ .

(*) كانت كريت مقسمة آنذاك الى خمسة مصرغيات أو سنجقيات منها ثلاثة فى الساحل الشمالى هى خانية ، رتمو أو رسمو ، كندية أو قندية وفى الساحل الجنوبى اسفيا ، لاشيد أو لاشيتى .

- عبد الفگار محمد : الدولة العلية واليونان وولايات البلقان ، مطبعة هندية ، مصر

١٣١٣ هـ ، ص - ص : ١٩ - ٢٥ .

(٨٣) دار الوثائق القومية (ختلما - عزيزية) : مخططة الابرورات ٦٩ - ١٨٧٢ .

جداول مرور السفن ١٩ - ٢٦ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) .

- الجرائد : العدد ٥٤٨ بتاريخ الأربعاء ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ / ١٤ أكتوبر ١٨٧١ .

٢٠ ساقز :

كانت ميناء هاما وعاصمة لجزيرة خيوس Khios أو شسيو Chios (٨٤) ، وقد جاء في وثائق الشركة العريزية أنه بتاريخ ١٤ رجب ١٢٨٢ هـ (٤ ديسمبر ١٨٦٥) تم توقيع اتفاق بين قومسيون منوب عن الشركة وبين اسماعيل بك حكمت على أن يكون وكيلًا في ساقز نظير عمولة ٥٪ من قيمة اجمالي ما يقوم بشحنه وتم ذلك بحضور حسين السيد قائمقام الميناء (٨٥) ، وجاء ذكر هذا الوكيل بعدئذ حين أرسل يشكو لمجلس الادارة في جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) من منافسة وكيل شركة البواخر النمساوية الذي خفض نولون الشحن « بقصد ابطال مرور سفن القومبانية العريزية » ، مثلما كانت شكواه من عدم انتظام مرور السفن ، ولذلك تمت موافقة مجلس الادارة بتفويضه في اجراء تخفيضات نسبية عند حدوث المنافسة أثناء تواجد السفن فقط ، وفيما عدا ذلك يلتزم بتعريف الشركة (٨٦) ، وقد أشارت الوثائق في ٢٩ ذي الحجة ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧٢) أى في عهد مصلحة الوايورات الخديوية الى مرور السفن وشحنها بمنقولات بساتين من هذه الجزيرة ، واستمرت كمحلة بحرية ذات توكيل ملاحى حتى نهايات فترة الدراسة (٨٧) .

٢١ جشمة Tchisme :

قررت ادارة العريزية مرور السفن بها بناء على التماسات عدد من التجار والأهالى منذ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) ، وذلك بالتناوب مع ميناء ساقز لقربهما ، وفى ١٥ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ (أكتوبر ١٨٦٨) تم اختيار عثمان نور أفندى من اشراف قضاة جشمة وكيلًا ملاحيا بها ، بضمانة صالح أفندى أحد تجارها ، وذلك نظير عمولة ٦٪ بما فيها مصروفات وخدمة التوكيل (٨٨) ، وفيما عدا ذلك لم ترد إشارة لاستمرار هذا التوكيل ابان مصلحة الوايورات الخديوية .

(٨٤) عبد القادر محمد : مرجع سابق ، ص : ٧٩ .

(٨٥) دار الوثائق القومية (خدمات - عريزية) : مخططة ملخصات ، شروط اتفاق بتاريخ ١٤ رجب ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) بين قومسيون العريزية المنوب ووكيل ساقز . (٨٦) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، صورة قرار لمره ١١/٢١ بتاريخ ٩ رجب ١٢٨٥ هـ (٢٧ أكتوبر ١٨٦٨) -

(٨٧) - (ديوان عمية) : مخططة ٤٨ عمية تركي ، ترجمة وثيقة لمره ٥٦١ بتاريخ ١٢ ذي الحجة ١٢٨٨ هـ (مارس ١٨٧٢) من وكيل بواخر الشركة الخديوية محمد سعيد الى العمية كاتب الديوان الخديوى .

- الوقائع المصرية : المجلد ٧٦١ بتاريخ ١ شبان ١٢٩٣ هـ/ ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ . (٨٨) دار الوثائق (خدمات - عريزية) : المخططة الأولى ، الملف الاول ، صورة قرار =

تعتبر من الموانئ التجارية الهامة ومن أكبر ثلاث مدن في (تركيا) بالإضافة الى كونها مركز ادارة الولاية ، اشتهرت بمنتجاتها من الفواكه والزيت ، وكانت تكثر بها الجاليات الأجنبية وخاصة الأرمن ومنهم نوبار باشا (٨٩) ، أحد أهم أعضاء ادارة الشركة العزيرية وقد انشأت توكيلا لها في أزمير واستمر بعد ذلك في عهد مصلحة الوابورات الخديوية ، كما أنها قامت بمنح الوكيل بعض المزايا كإضافة ماهية شهرية بجانب العمولة ، ثم تعيين كتبة ومساعدين بعد ذلك .

أما بداية تعيين الوكيل الملاحي فقد كانت قبل ٢٠ شعبان ١٢٨٢ هـ (يناير ١٨٦٦) حيث جاء بهذا التاريخ موافقة الادارة على إضافة ماهية شهرية ٣٥ جنيها علاوة على العمولة التي يتقاضاها على مشحوناته بنسبة ٥٪ . على أن يتحمل كافة مصروفات التوكيل من أجور كتبة أو عمالة أخرى (٩٠) ، ثم قامت الشركة بإيقاف صرف الماهية الشهرية نظير تعيينها كتبة وعمالة لخدمة التوكيل على نفقتها وظلت نسبة العمولة تصرف للوكيل فقط ، وكان هذا الوكيل يدعى فرانسو إسكندر ، كما عينت « فلوكه » خاصة للانتقال بين السفن والميناء (٩١) .

ولما كانت العزيرية قد اضطرت الى تخفيض أعداد توكيلاتها تبعا لتقليص رحلات سفنها إبان ارتباكها في أخريات عهدها ، لذا اضطرت الى تعديل بنود الاتفاق مع هذا الوكيل ، وأصبح اجمالي ما يتقاضاه ٦٪ من اجمالي مشحونات مرور السفن المنتظمة وليست المؤقتة (الظهورات) ، وينفق منها على ما يحتاجه التوكيل من عمالة أو مصروفات ، حيث قامت الشركة بإلغاء موظفيها من التوكيل ، وتم ذلك اعتبارا من ١٥ ج (جمادى الأولى) ١٢٨٥ هـ (٥ سبتمبر ١٨٦٨) (٩٢) ، وقد استمر عمل هذا

= من مجلس الادارة يوم الأحد ٤ صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) .

- مخططة ١٣١ سندات وكمبيالات ، شروط اتفاق مع عثمان نور أئندى وكيل حشمة

بتاريخ ١٥ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (أكتوبر ١٨٦٨) .

(٩١) ولد نوبار في أزمير ٤ يناير ١٨٢٥ وكان والده وكيلا لمحمد علي بها .

د : أحمد عبد الرحيم مصطفى : مصر حكيان « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ

مصر المعاصر ، هيئة الكتّاب ، ص ص : ٩٢ ، ٩٣ .

(٩٠) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس الادارة

٦٥ - ١٨٦٧ ، صورة قرار لمرّة ٨٦/٣٢ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨٢ هـ (يناير ١٨٦٦) .

(٩١) - : قرار مجلس الادارة لمرّة ٨٠/٤٥ بتاريخ ٢٦ رمضان ١٢٨٢ هـ

(فبراير ١٨٦٦) .

= مخططة ملخصات وتوكيلات ، شروط

التوكيل بعد ذلك فى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية حتى نهاية فترة
البحث .

وتجدر الإشارة الى أن هذا الوكيل كان صاحب الاقتراح الذى وافقت
عليه الإدارة بعد ذلك بإمكانية تقديم سلف مؤقتة للتجار نظير نسبة فائدة
تشجيعاً لهم على الشحن بالسفن المصرية ، فى محاولة للتغلب على منافسة
السفن الأجنبية وحتى يمكن التغلب على حالة الكساد التى اعترت النشاط
البحرى بعد انتهاء الحرب الأمريكية .

— مدلى Medilly :

من الجزر الهامة فى بحر ايجه التى استمر مرور السفن التجارية
المصرية عليها طيلة عهد اسماعيل باشا ، وقد تم اختيار « المسيو جوانى
از فيلرش » وكيلا ملاحيا بها فى عهد الشركة العريزية بتاريخ ١٧ رجب
١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) بناء على اتفاقه مع لجنة مرور الشركة ،
وبحضور « مشير ايلالة بحر سفيد » (*) ، وتم ذلك فى ميناء مدلى (٩٣) .
وفى فترة مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، أشارت المكاتبات
الى استمرار مرور السفن على تلك الجزيرة ، كما أن الوكيل نفسه كان
مستمرا بها (٩٤) .

— جنق قلعة :

تقع فى مدخل مضيق الدردنيل على الساحل الآسيوى ، وهى تعنى
« القلعة السلطانية » وكانت تابعة لولاية « قره سى » ، واشتهرت بوجه
خاص بقدرتها العسكرية على التحكم فى مدخل الدردنيل نظرا لطبيعتها
الحصينة وسهل المرتفعات الجبلية ، ومع ذلك كانت لها بعض المزايا التجارية
لانها كانت من أهم مدن الولاية ، وإن كانت مرافئها البحرية مليئة

= اتفاق مع الخوجة فرانسو اسكندر بتاريخ ١٥ ج (جمادى الأولى) ١٢٨٥ هـ (٥ سبتمبر
١٨٦٨) .

(*) حسب التقسيم الإدارى لولايات أو ولايات الدولة كانت الولاية التاسعة يطلق
عليها (ايلالة جزائر البحر الأبيض) (بحر سفيد) فى (الأرخبيل) وضمت جزر رودس ،
سامقز ، مدلى ، لموس ، ومركز إيفرتها رودس .
— سيد الفجار محمد : مرجع سابق ، ص : ٦٧ .

(٩٣) دار الوثائق القومية (خدمات - عريزية) : محفوظة ملخصات ، ملف توكيلات
ومحطات . شروط اتفاق مع وكيل مدلى بتاريخ ١٧ ١٢٨٢ هـ (ديسمبر ١٨٦٥) .

(٩٤) الوقائع لمصرية : الممد ٥٤٦ بتاريخ الثلاثاء ٧ محرم ١٢٩١ هـ / ٢٤ فبراير
١٨٧٤ .

بالصخور ، الأمر الذى كان يضطر السفن للانتظار ليلا (٩٥) .

ومن المرجح أن حالات الانتظار هذه بالإضافة الى سلطة هذا الميناء فى اعطاء أوامر الخروج والدخول للسفن أثناء الأحداث العسكرية والأزمات السياسية كانت من أهم دوافع البحرية التجارية المصرية لاجتاد وكيل ملاحى لها فى « جنق قلعة » ، وهذا يفسر اختيارها الوكيل بتلك الجهة من بين ذوى الرتب البحرية العاملين بها وعينت معه أربعة أفراد آخرين ، واختارت لذلك « الصاغول سليمان قبودان » (٩٦) ، وشرعت فى الحصول على قطعة أرض لبناء مقر للتوكيل وواجهتها بعض الصعوبات وانتهى الأمر بمنحها قطعة ميرية ، كما قامت بارسال شمندورات مجهزة لارشاد سفنها عند دخول الميناء (٩٧) .

ولذلك يمكن القول بأن مهام هذا التوكيل كانت تهدف أساسا الى تأمين انتقال السفن التجارية الى المحاور الأخرى الأكثر قدرة على المشاركة التجارية ، وهذا لا معنى انتفاء قيام هذا الوكيل بالمهام التجارية ، لأنه كانت تتم بعض العمليات التجارية مع جنق قلعة حتى نهايات فترة البحث ، ومنها احضار أنواع معينة من الأسماك فى ١٩ ذى الحجة ١٢٩٣ هـ (يناير ١٨٧٧) (٩٨) .

- الاستانة Istanbul :

تبعاً لظروف التبعية السياسية التى كانت تربط مصر بالدولة العثمانية ، كان لابد وان تكون الاستانة محطة بحرية رئيسية للسفن التجارية التى لا يقتصر دورها على نقل التجارات فحسب وإنما انتقالات

(٩٥) م شكرى : دليل الاستانة ، مطبعة جرجى عزوى ، اسكندرية ١٩٠٩ م .
ص : ٣ ، ٤ .

(٩٦) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : محطة الوابورات ١٨٦٩/٦٨ ، كشف عن بيان ماميات مستخدمين واروع القومانية العزيزية بتاريخ ١٢ سفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) .

(٩٧) - : المحطة الأول ، الملف الأول ، قرار جمعية القومانية المصرية فى سياحة السفن البخارية بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (اغسطس ١٨٦٣) خاص بارسال الشمندورات .

محطة مكاتبات ادارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، ترجمة مكاتبة بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٣ (يولية ١٨٦٦) من وكيل القومانية العزيزية بحقق قلعة الى لاطر العموم .

(٩٨) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص : ١٤٣٨ ، عن أمر كريم للبوسنة الخديوية بتاريخ ١٩ ذى الحجة ١٢٩٣ هـ (يناير ١٨٧٧) .

الأفراد والبريد والأخبار ، هذا بالإضافة الى مكانة الاستانة ذاتها ، ليس لكونها عاصمة الدولة العثمانية فحسب ، وانما لأهميتها كميناء تجارى . لذلك جاءت الإشارة منذ الشركة الجيدة الى وجود ابحار سفن مصرية للاستانة ، ولكن دونما اشارة الى وجود توكيل ملاحى (٩٩) ، وفى أعقاب الجيدة تم ايقاف سفن البحر المتوسط فى ميناء الاسكندرية ، ومن ثم يرجع علم وجود وكيل ملاحى بها .

ومع تاسيس الشركة المصرية فى سباحة السفن البخارية ، كانت جفوة العلاقات السياسية فى أخريات عهد سعيد باشا قد انقضت بوفاته وتولى اسماعيل باشا ، وشرعت الشركة تخطط لمشروعاتها الطموحة ، فقامت بتعيين وكيل ملاحى لها فى الاستانة ، وسرعان ما جاءتها منه الأخبار بأن بعض التجار يريدون توقيع اتفاق معه على نقل تجارتهم لمدة عام أو أكثر ، ولكن لما كانت الشركة فى طور التأسيس لذا كان قرارها فى ٦ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) بأن عليه الانتظار لحين زيادة أعداد السفن (١٠٠) .

وهنا تجدر الإشارة الى أن « المستر أوبنهايم Oppenheim » هو الذى كان يشرف على اتفاقات وتجهيز توكيل الاستانة «اسلامبول» (٣) ، وكانت الشركة قد أقرت فى ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) ما تبقى له من حساب بلغ ١٩٢٠ جـ .ك (جنيه انجليزى) بمالدة ١٪ شهريا ، ورفضت دفع مرتب له ، لوجود وكيل ملاحى وكتبة ومساعدين تم اختيارهم بمعرفته ، وعملوا كمستخلصين وليسوا بالعمولة (١٠١) .

وقد كان أوبنهايم من مؤسسى الشركة المصرية ، وفى ذات الوقت كان له مع شركائه مصرفه المالى النشط فى الاستانة « أوبنهايم البرتى

(٩٩) دار الوثائق القومية (ديوان مية سنية) : مخططة ٢٢ مية تركى ، ترجمة وثيقة لمر ١١٩ بتاريخ ١٧٦ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (نوفمبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المية .

(١٠٠) ————— : (خدمات - عزيزية) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية

القومانية المصرية بتاريخ ٦ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) .

(*) كانت ترد فى غالبية الوثائق هكذا « اسلامبول » بمعنى مدينة الاسلام ، وقد

عرفت قديما « القسطنطينية » نسبة الى قسطنطين الأول ، وفى عهد آل عثمان سميت

« استانبول » وهى كلمة يونانية Els Ten Polin أى « الى المدينة » ، كما

سميت دار الصفاة .

— عزيز خاكي بك : تركيا وأقاليمها ، الطبعة المصرية ، مصر دوت . ص ص :

١١٨ ، ١١٩ .

(١٠١) دار الوثائق القومية : المصدر السابق ، قرار جمعية القومانية المصرية لمر ١٢/١١

١٢/١١ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣ م) .

وشركاه "Oppenheim Alberti et Cie" الذى تأسس بها منذ عام ١٨٥٤ ، وعن طريقه نجحت الوساطة بمساعدة السفارة البريطانية فى حمل الباب العالى يناير ١٨٦٢ على الموافقة على مشروع قرض - تم بعد ذلك - لسعيد باشا (١٠٢) ، مثلما كان له فرع بالاسكندرية .

وهذا يعنى امتداد ظروف الفترة تاريخيا الى الشركة حتى فى حالات اختيار الوكلاء الأجانب ، فأوبنهايم كمستثمر انتشر بين هذه وتلك ، ويومه العائد لنادى ، فعلى الرغم من أن الشركة كانت تضامنية بين مؤسسيها فى البداية الا انه طالب بمرتب له رغم وجود وكيل ملاحى دون انتظار للعائد الذى يتم توزيعه على المؤسسين أو المديرين وهو أحدهم ، بيد أن دلالة اللجوء اليه فى تعيين وكيل بالاستانة لا تمكس فقط كونه أحد المديرين ، وإنما حظوته فى البلاط العثماني .

أما الوكيل الملاحى الذى وقع عليه الاختيار فهو « ترنو بك » ، ويبدو انه كان من الأكفاء فى عمله لأنه استمر بعد ذلك فى الشركة العزيرية ، ثم تولى إدارة عموم مصلحة وإبورات البوستة الخديوية حتى أول أكتوبر ١٨٧٢ ثم فوض بعد ذلك فى الاشراف على ترتيب انخطوط الملاحة فى موانئ البحر المتوسط والبرديليل حتى أزمير (١٠٣) كما انتدب ترنو بك لتولى إدارة عموم المصلحة أثناء مشاركة المدير فى الحرب الروسية التركية . ثم تولى وكالة الاستانة طوسون معاون ناظر جمر ك الاسكندرية سابقا الى ان عين مديرا لجزيرة طاشيبوز بناء على أمر خديوى (١٠٤) .

وعامة فلم تنعكس أهمية الاستانة على اختيار وكيلها فقط وإنما فى الاهتمام بتوكيلها أيضا ، وتجلت مظاهر ذلك فى زيادة حجم عمالة التوكيل ثم طبيعة المهام التى كان يقوم بها ، ففى عهد الشركة المصرية كان اجمالى المخصص للتوكيل عن سنة ١٦٧٥٠٠ قرشا ، كان يبلغها كما يلى (١٠٥) :

٦٦٠٠٠ قرش ماهية الركيل

١٢٠٠٠ قرش ماهية كاتب الحسابات

-
- (١٠٢) للمزيد : جون مارلو : مرجع سابق ، ص - ص : ١٣٦ - ١٣٦ .
 (١٠٣) الجرائد : العدد ٦٦٦ بتاريخ الأربعاء ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٩ هـ/ ٢٦ فبراير ١٨٧٣ وللمزيد راجع ما سبق تناوله عن (مدير الموم) فصل « الادارة العمومية » .
 (١٠٤) - : العدد ٦٠٥ بتاريخ الأربعاء ٢٩ رجب ١٢٨٩ هـ/ ٢ أكتوبر ١٨٧٢ .
 - أمين سامى : مرجع سابق ، ص ٢ ج ٢ ، ص : ١٠٥٤ عن دفتر ١٩٤٣ أولى ،
 امر كريم بتاريخ مرة صفر ١٢٩٠ هـ (مارس ١٨٧٣) الى المجلس الخصوصى .
 (١٠٥) دار الوثائق (عزيرية) : المحلقة الأولى ، قرار جمعية القومية المصرية لمررة ١٠ بتاريخ ٧ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) .

١٢٠٠٠ قرش ماهية ناظر بوسطة وبضائع

٧٥٠٠ قرش ماهية مخزنجي

٤٠٠٠ قرش ماهية غفير (حارس) المخازن

٢٤٠٠٠ قرش ماهية مستخدمين أشغال التوكيل (أنفار)

١٥٠٠٠ قرش إيجار محلات المكاتب

١٥٠٠٠ قرش إيجار مخازن الفحم

وقد بلغت عمالة التوكيل في عهد الشركة العزيزية بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥ م) ١٥ فردا (١٠٦) ، من القاطنين بالإستانة يشملون الوكيل ومأمور مشتريات لما تحتاجه السفن ثم مأمور تذاكر وكاتبين لغة فرنسية ، ومثلهما لغة تركية ، وكذلك اثنين لغة عربية بالإضافة إلى صراف ومخزنجي وآخرين .

وكان ذلك يعني زيادة حجم التوكيل تمشيا مع زيادة نشاط سفن العزيزية ومشروعاتها ، ثم تنوع معاملاته مع ذوي الجنسيات المختلفة ، وهذا يفسره اختيار كتبة لثلاث لغات ، أما تعيين مأمور مشتريات فهذا على أساس تجهيز التوكيل بما يتفق مع كونه في محطة رئيسية لإبحار السفن من جانب ، أو لأنه كان يمثل محطة نهاية أو بداية الرحلة البحرية حسب حالتها الفعالة والاياب للسفن ، ولذلك لم تكن تقتصر مهام الوكيل الملاحى بالإستانة على المهام العادية كسائر توكيلات السردنيل ومرمرة ، وإنما تعدتها لاعتباره مخرقا على هذه التوكيلات (١٠٧) ، وبالنسبة لشحنون السفن غدا مستودعا للامداد بالفحم ، وفي هذا المجال تجدر الإشارة إلى أنه كان يتم توقيع عقود (كنتراتو) مع متعهدين لتوريد الفحم ، كان أكثرهم توريدا لأطول فترة « الخواجه برسنج خلاجيان » (١٠٨) وهو الذى ضمن « فرانسوا اسكنند » كوكيل ملاحى للعزيزية فى أزمير ، بما يعنى وجود علاقات قوية تربط بين بعض الوكلاء والتجار ، كما أن هذا التاجر كان من مساهمى العزيزية .

(١٠٦) — : مخططة قرارات مجلس الإدارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، قرار لمرّة ٢ بتاريخ ٨ رجب ١٢٨٢ هـ (نوفمبر ١٨٦٥) .

(١٠٧) — : قرار مجلس إدارة توبانية عزيزية بتاريخ ١٢ ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) ، قرار لمرّة ٨٦/٢٢ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨٢ هـ (يناير ١٨٦٦) .

(١٠٨) — : ترجمة الكونتراتو الممول مع الخواجه برسنج خلاجيان بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨١ هـ (يونية ١٨٦٤) .

ولا شك فان وجود مثل هذه العلاقات كانت مفيدة لنشاط السفن ، خاصة مع محاوله الوكلاء الاستفادة منها واتباعهم سياسة الترهيب في استخدام السفن تنفيذا لأولى بنود الاتفاق على استخدامهم كوكلاء ، وفي هذا الصدد تشير الى أن وكيل الأستانة (ترونو بك) كان ممن أجادوا ذلك ، وعلى سبيل المثال - فانه بالإضافة الى دوره بالنسبة للسفن التي تعمل في خطوط سيرها بين الموانئ المصرية والأستانة - نجح في الاتفاق مع « الخواجه هنرى بريست التاجر في أوروبا » بتاريخ ١٥ (جمادى أولى) ١٢٨٣ هـ (أكتوبر ١٨٦٦ م) على قيام السفينة البخارية المحلة « بنقل مشحونات للخواجه هنرى الى أوروبا ثم الاسكندرية » (١٠٩) .

كما ان هذا الوكيل كان أول من أقدم على تشغيل وابورات بخارية مصرية في ملاحه تجارية خاصة بالأستانة ، وقد حلت ذلك في أعقاب طلبه من ادارة العزيزية اوسال وابورين بخاريين من الانجرارية لتشغيلهما في «نهر ميخاليج» بالأستانة ، وان متوسط صافى إيراداتهما نحو ٢١٢ كيسه كل ثلاثة أشهر ، ووافق مجلس ادارة الشركة والتمس اذن الموافقة الخديوية في بدايات ربيع الثاني ١٢٨٣ هـ (أغسطس ١٨٦٦ م) ، وتمت الموافقة وتشغيل الوابورين (١١٠) ، وإشادت بهما بعض صحف الأستانة ، من ذلك ما ذكرته « الوقائع المصرية » عن صحيفة « الكوكب الشرقى » التي كانت تصدر في الأستانة ، أن مندوبيها ذهبوا لمشاهدتهما وأنهم بعد اساطتهم بمحاسن صلفاتهما كتبوا « تقطع ونجزم بأنهما يفوقان كافة الوابورات التي استعملت بسواحل قاعدة الحكومة (الأستانة) الى يومنا هذا ، وكل منهما قوته مائة وعشرون حصان مع متانتها لاحتكام صنعتها واشتمالهما على الأسباب التي بها الرفاهية وراحة الركاب » ثم شكروا ادارة الشركة العزيزية (١١١) .

ولعل أول ما يقال تفسيراً لهذا الحدث هو وجود حالة من الرواج في الانتقال بين الأستانة وضواحيها مع قصور أدوات النقل ، وحاول وكيل الأستانة ثم مجلس ادارة العزيزية الاستفادة من هذه الظروف بتشغيل هذين الوابورين ، أى أنها مهمة ملاحه تجارية محضه .

(١٠٩) : ترجمة عقد بين الخواجه هنرى بريست ووكيل الشركة العزيزية بالاستانة .

(١١٠) : أمر كريم ٢٨ بتاريخ ٢٩ جمادى الآخر ١٢٨٣ هـ (نوفمبر ١٨٦٦) الى ديوان الداخلية .

(١١١) عن الوقائع المصرية الممدد ٣٨ بتاريخ ١٤ ربيع آخر ١٢٨٣ هـ / ٢٦ أغسطس

١٨٦٦ .

ومع ذلك فإن التطورات التي حدثت بعده ، تجعلنا نضيف الى التفسير السابق ظروف علاقة الخديوى اسماعيل باشا بالاستانة ، لأن ادارة الشركة العريضة يبدو أنها لم تقر استمرار عمل هذين الوابورين فى الاستانة ولم تتضح الأسباب ويرجع لعلم اشرافها المباشر على تشغيلهما ، لأن الوكلاء كان يتم الوقوف على سير أعمالهم من خلال حركة كل سفينة بعد تسليم مستنداتها للتوكيلات المصرية لارسالها الى ديوان العموم ومطابقة مستندات السفن والوكلاء ، أما فى هذه الحالة فالأمر برمته كان يقوم به وكيل الاستانة وتنتظر الادارة ما يرسله كل فترة زمنية - قد تكون شهرية أو كل ثلاثة أشهر - من مستندات وصافى إيرادات وأن ذلك لم يكن كافياً ، أو أن صعوبات واجهتها فى اقناع أفراد طاقمهما بالاستمرار لفترة زمنية طويلة نسبياً خاصة وأن هؤلاء كانوا يعملون فى الملاحة النيلية داخل مصر أى ليسوا بعيدين عن ذويهم - كما أنهم لم يكونوا على شاكلة أطقم السفن البحرية معتادى الرحلات الطويلة ، وليسوا كالعاملين فى سفن الخاصة الخديوية « الميرى » الذين يعاملون بنظم وقوانين الجهادية والبحرية فى الاجازات .

على كل فقد انتهى الأمر الى تشغيل الوابورين لحساب الميرى وخضم الأقساط التى سددتها العريضة من أثمانهما ، وجاء بالأمر الكريم الصادر بتاريخ ٢٩ جمادى ١٢٨٣ هـ (١٨٦٦ م) أنه يتم إعادة القبودانات والأفار البحرية ، ويقوم تروى بك بتدبير بديل عنهم بمعرفته ، ويتولى مسئولية تشغيلهما على أن تتم متابعة ذلك بمعرفة ديوان المالية فى مصر (١١٢) ، ومعنى ذلك أن هذا الوكيل عمل لحساب العريضة بالنسبة للسفن البحرية ومشرفاً على الوابورين لحساب الميرى ، أما أن يقبل الخديوى استمرار الذى لم تقبله العريضة ، فإن تفسير ذلك يرجع فى عدة أمور :

أولاً : أن تلك الفترة كانت تشهد قمة التقرب الخديوى للباب العالي والسلطان ، سواء فى فترة صدور فرمان تعديل نظام الوراثة الذى صدر فى ١٢ محرم ١٢٨٣ هـ (٢٧ مايو ١٨٦٦ م) وتسوية مسألة القنات ، أو محاولة الحصول على فرمان الذى صدر بعد ذلك فى ٥ صفر ١٢٨٤ هـ (٨ يولية ١٨٦٧ م) الخاص بلقب خديوى والمعاهدات الجمركية والتجارية ، ومن غير المتقبل سحب هذين الوابورين فى هذا الوقت بالذات الذى تطلب

(١١٢) دار الوثائق القومية (خدمات - عريضة) : مطبعة وابورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، مكتبة . بتاريخ ٦ ربيع الثانى / ٦ يولية ١٨٧٠ من لاهر للمالية اسماعيل صديق للسمية عن اقتصاد السفن والوابورات .

تقوية العلاقات ، وخاصة بعد أن وضع دور هذين الوابورين في خدمة الملاحة بالاستانة .

ثانيا : كان لاسماعيل باشا سراى في « ميركون » (*) احدى ضواحي الشمال الغربي لبوغاز استانبول وتغلبها الملاحة الساحلية للعاصمة ، شملها كان يوجد بها قصور الأمراء (١١٣) ، ومعنى ايجاد هذين الوابورين في وقت شهد زيارة اسماعيل باشا للاستانة (مايو/يونية ١٨٦٦) (١١٤) ، هو إمكانية قيامهما بالخدمات الملاحية التي تتطلبها انتقالات الباشا أو مرافقيه ، ومعنى ابقاؤهما ، هو إمكانية تادية نفس الأمور مستقبلا ، علاوة على تشغيلهما التجارى في الأوقات الأخرى .

ثالثا : كان وجود وابورات بخارية على درجة من التطور محققا لأهداف معنوية ترمز بالواقع العملي لسمة من سمات تطور مصر ، وهي غاية حضارية كان يهدف اسماعيل باشا دوما لتحقيقها ، فما بالنا وأن ذلك يتم في الاستانة ذاتها وعلى رأى من الباب العالى وقاطنيها .

عاما فإن تلك التحولات تفسر أسباب اهتمام الخديوى بعد ذلك بترنو بك وتوكيل الاستانة ، فبعد أن كان هذا الوكيل قد تم تعيينه لحساب الشركة المصرية عن طريق أوبنهايم ، أصبح بعد ازدواجية عمله لحساب الميرى والشركة العزيرية ، تصغر بشأنه الأوامر الخديوية ، ولذلك فعندما قام بأجازة مرضية الى أوروبا في منتصف ١٨٦٨ ، صدر الأمر الكريم بتاريخ ٢ (ربيع الأول) ١٢٨٥ هـ (٥ يونية ١٨٦٨ م) بالموافقة وكانت لمدة شهر ونصف ، على أن يصرف أجرها وبدلاتها بالضعف ، وعين « المستر كاسترو » وكيل العزيرية في بيروت وكيلًا للاستانة بالانابة (١١٥) .

(*) كذلك كانت توجد في ميركون مقبرة السيدة زيباقادن ، التي محمد علي باشا ، كما أنشأ بها اسماعيل باشا (مكتب اجنالى) مدرسة عام ١٢٩١ هـ (١٨٧٤) ، أما اسم ميركون فهو نسبة الى (ميركونتر) والى (اريوان) احدى الولايات الفارسية الذى جاء الاستانة وعمل بها في مناصب عديدة وأتم عليه بنعم سلطانية في هذه المنطقة ، ويقال ان اسمها كان « كيباروى ده ييزالتين » .

— محمد صفا بك : دليل الاستانة عاصمة الخلافة العظمى ، مطبعة العدل ، استانبول ، ١٣٣١ هـ ، ص ص : ٢٤٣ ، ٢٤٤ .

(١١٣) نفسه ، ص ، ص : ٥٧ ، ٢٤٣ .

(١١٤) د - أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص ، ص ٧٤ - ٧٩ .

(١١٥) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة مكاتبات إدارية ٦٧ - ١٨٦٩ ، ترجمة امر كريم مرة ٣ بتاريخ ٢ رآ (ربيع أول) ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) الى شيرين باشا مدير الميناء .

وهذا يوضح أن بعض الوكلاء قد علا شأنهم ، حتى أن مهامهم رغم انها تجارية الا أنها بدت في بعض الأحيان جزءا من لعبة السياسة لاسماعيل باشا (٩) ، وتجدر الإشارة الى أن كلا من ترنو بك وكاسترو قد رقبيا بعد ذلك في عهد مصلحة الواپورات الخديوية ، وقد سبق الحديث عن كاسترو في توكيل بيروت وأما ترنو بك فقد تولى ادارة عموم المصلحة حتى عام ١٨٧٢ ، وكان بعد ذلك أحد الموفدين الى إيطاليا ومرسيليا لمحاولة فتح نشاط للسفن ، وأسندت له منذ فبراير ١٨٧٣ مسئولية وادارة السفن الخديوية في خطوط سوريا وأزمير (١١٦) ، كما انتدب ثانية لتأدية مهام مدير العموم أثناء مشاركة المدير في الحرب الروسية التركية ١٨٧٧ ، وقد أشرنا الى ذلك في الادارة العمومية ، ونظرا لأهمية وكيل الأستانة كان يشار اليه « ناظر الواپورات الخديوية بالأستانة » (١١٧) ، اشارة أيضا الى كبر حجم ومهام التوكيل .

ونود الإشارة الى أنه على الرغم من توطد أواصر العلاقة بين مصر والأستانة ، الا أن هذه العلاقة كان يعتريها بعض الفتور تبعاً للظروف السياسية وكان يمتد تأثير ذلك على عمل السفن التجارية وبالتالي الوكلاء . فعلى سبيل المثال حين اعتري الفتور العلاقات الخديوية بالبواب المالى والسلطان فى أواخر عام ١٨٦٨ وحتى فرمان ١٨٦٩ ، وهى الفترة التى تخللتها الأوامر الخديوية باستبدال اللغة التركية بالعربية فى الدواوين والمصالح الحكومية ، اتخذ مجلس ادارة العريزية أوامر مماثلة وأبلغها الى وكلاء الشركة فى سائر الموانئ (١١٨) ، كذلك حين تفاقم الفتور بعد افتتاح القننة وسريان الشائعات عن توجه أسطول عثمانى الى مصر ومحاولة عقد تحالف مصرى يونانى صربى رومانى ، اتخذت الجمعية العمومية للعريزية قرارها فى ٣ محرم ١٢٨٧ هـ / ٣ أبريل ١٨٧٠ م بإلغاء خط السفن بين الاسكندرية والأستانة ، وكانت حجتها لعدم كفاية الإيرادات (١١٩) ، ولكن الأرجح تأثير الظروف السياسية ولاتخاذ الحيلة لتحركات السفن المصرية

(*) سيتم تناول المزيد فى خطوط سير السفن « الفصل السابع » .

(١١٦) الجواب : العدد ٦٢٦ بتاريخ الأربعاء ٢٨ ذى الحجة ١٢٨٩ هـ / ٢٦ فبراير

١٨٧٣ .

(١١٧) — : العدد ٦٠٥ بتاريخ الأربعاء ٢٩ رجب ١٢٨٩ هـ / ٢ أكتوبر ١٨٧٢ .

(١١٨) دار الوثائق القومية (ختمات - عريزية) : مطبعة قرارات مجلس ادارة العريزية

١٨٦٩/٦٨ ، قرار نمرة ٢٥/٢٢ بتاريخ غرة ن (رمضان) ١٢٨٥ هـ (ديسمبر ١٨٦٨) .

(١١٩) — : مطبعة حجج شرعية ملف مكاتبات ادارية ٦٣ - ١٨٨٤ ، مكتبة بتاريخ

٣ محرم ١٢٨٧ هـ / ٤ أبريل ١٨٧٠ من محمد شريف باشا رئيس القومانية الى وكيل المجلس عن الجمعية للمتقدمة بديوان الداخلية ٢٠ الحجة ١٢٨٦ هـ .

لان هذا الخط كان مستمرا طوال فترتها السابقة دون شكوى . كما أنه في الفترة القريبة اللاحقة اتجه نشاط السفن الى موانئ أوربية لم يكن بها وكلاء من قبل ، وعامة فلم يكن مجلس ادارة العزيرية بعيدا عن دهايز السياسة لأنه كان يضم فيما بينه نظار على دراية بحقائق الأمور ، ولذا أعيد استئناف النشاط ثانية بعد انقشاع التوتر ابان مصلحة الواجورات الخديوية قبل فرمان ١٨٧٣ *

— كليبولي Callipoli :

وهي تقع على الساحل الأوربي في مدخل الدردنيل ، وكانت ترد في الوثائق كليبولي أو جليبولي تارة ، وجلي بلى تارة أخرى ، ويبدو أنها كانت ميناء تجاريا هاما ، ولذلك جاءت الاشارة الى توكيلها في وثائق الشركة المصرية في بدايات عهد اسماعيل باشا ، وكان وكيلها معينا في تلك البدايات ، واختير للمنصب عبد الحميد (بك) بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أول أغسطس ١٨٦٣) (١٢٠) ، وتصرف له ماهيته مع سائر عمالة التوكيل من خزينة الشركة ، واستمر عبد الحميد بك الى أن تم ارساله بعد ذلك وكيلاً في لندن ، ومن بعده تم الاتفاق مع رئيس ميناء كليبولي محمد سعيد أفندي ، بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤ م) على أن يكون بالمسؤولة مع استمرار بقية أفراد التوكيل الموظفين من الشركة (١٢١) *

وقد أشير في الوثائق لاستمرار هذا التوكيل في الفترات اللاحقة ابان نشاط الشركة العزيرية ومن بعدها في مصلحة وإجورات البوستان الخديوية (١٢٢) *

— قسوة Gavaia * :

ولد بها محمد علي باشا ، وكانت تتبع اداريا ولاية سلانيك

(١٢٠) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة ملخصات ، ملف توكيلات ومحطات ، القرار استلام عبد الحميد وكيل كليبولي بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) بناء على أمر مدير القومانية المصرية .
(١٢١) - : المخططة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) *
(١٢٢) - : نفسه : كتشوف محاضر الجمعية العمومية للقومانية العزيرية بتاريخ ٢٢ - ٢٥ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) ، ص : ١٣ *
- : الوثائق المصرية : المجلد ٦٧١ بتاريخ غرة شعبان المعظم ١٢٩٣ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ *

(*) تغير اسمها أكثر من مرة فقد كان « نياپوليس Néapolis » في عهد الاسكندر الأكبر ، ثم خرستوليس Chirstopolis أى مدينة المسيح في عهد الدولة البيزنطية =

العثمانية (١٢٣) ، كانت تمر بها السفن المصرية المبحرة بين سلايك وكليبولي أو جنق قلعة ، وفي بعض الأحيان كان يوجد بينها وبين الميناءين البحرين محطة بحرية يقال لها « فوه اعدج » ، وحدها بعد ورود دس نوليل قوله (فواله) بصورة واضحة في الشركة العريزية ، حيث لم الاندى مع أحد قاطنيها ويدعى « حاجي (الحاج) اسعد أفندى » على أن يكون وكيلها اعتبارا من ٥ ربيع الاول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩ م) مقابل نسبة عمولة ٦٪ ، وقد تضمنت شروط الاتفاق أن تتحمل الشركة ايجار ومصروفات التوكيل بالإضافة الى ماهية كاتب وعمولة ومسيرة ٢٪ (١٢٤) ، ويبدو ان مثل هذه التشجيعات التي فاقت ما كان متبعا مع التوكيلات المماثلة ، كانت إحدى الوسائل التي لجأت اليها الشركة في سبيل فتح مجالات نشاط جديدة للسفن ، ومع ذلك فقد اتجه النشاط بعد افتتاح قناة السويس وقيام مصلحة الوابورات الى تركيز الخطوط الملاحية للوناني القائمة الأكثر أهمية في بحر ايجة والاتجاه الى فتح خطوط ملاحية لوانى. لم يكن يتم التعامل معها من قبل ، ولذلك لم يعمر هذا التوكيل طويلا في العريزية أو مصلحة وابورات البوستة الخديوية (١٢٥) .

— سـلانيك Selanik :

مبنى بحري كان مركز ادارة الولاية العثمانية التي أطلق عليها الاسم ذاته « سلايك » وكانت توردها الوثائق « سنانيك » بينما كانت قديما ثيسالونيكي Thessaloniki ، وهي تقع في الساحل الأوربي . وقد أبحرت اليها السفن المصرية مع بدايات عهد سعيد باشا قبل قيام الشركة الجديدة لاحضار أخشاب ، ولم يكن يشر في تلك الفترة المبكرة لانتظام عمليات تجارية معها ، لان السفن التجارية التي اتجهت لهذه المهام كانت توضع بها مدافع - وحسبما أورد الأمر الكريم في منتصف ١٢٧١ هـ

= ثم اسماها اليونانيون كابالا Kapalla وفي عهد الترك سميت فواله Canvala وفي ٢٢ مايو ١٩٢٨ قرر مجلسها البلدى إعادة اسم ليابوليس .

- عزيز خانكي : مرجع سابق ، هامش (٢) ، ص : ٣٣ .

(١٢٣) عهد الفقار محمد : مرجع سابق ، ص : ١٨ .

(١٢٤) دار الوثائق القومية (خدمات - عريزية) : محفوظات ، ملف توكيلات ومسطحات ، شروط اتفاق بتاريخ ٥ ربيع اول ١٢٨٦ هـ (يونية ١٨٦٩) مع سبهي اسعد افندى وكيل قواله ،

(١٢٥) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ /

١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

(١٨٥٤ م) - « للمحافظة عليها من القرصان » (١٢٦) ، ويرجع ان ذلك كان مرتبطا بطروف حرب القرم آنفء سواء بالنسبة للأخشاب اللازمة لبناء السفن ، أو تأمين ابحارها ، وتبعاً للحركة للملاحية المحدودة في البحر المتوسط التي لازمت الشركة المجيدة ، لم يرد ذكر وجود توكيل ملاحي في سلاينيك .

أما في عهد اسماعيل باشا فقد تزايد الاهتمام بها ، من ذلك وجود توكيل ملاحي بها . وكان « الأفندي أمين صندوق كمرک (جمرک) سلاينيك » وكيلاً للمزينة بالعمولة حتى ٤ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ (٢٣ سبتمبر ١٨٦٨ م) (١٢٧) ، ومن بعده « لويجي فرناندز » بضمانة « ديميتري باسيل » من تجار غلوس في ٢٦ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ (٥ أكتوبر ١٨٦٩) ، ونقل بعد ذلك الى غلوس في شوال ١٢٨٦ هـ (فبراير ١٨٧٠ م) (١٢٨) .

كذلك أضفى وجود مناجم الفحم أهمية خاصة على سلاينيك ، وقد حاولت الشركة المزينة الافادة من ذلك ، فمنحها السلطان العثماني امتياز باستخراجه واستغلاله في منتصف ١٨٦٧ (١٢٩) ، وهو ما أوجد أهمية خاصة لوجرد توكيل في سلاينيك ، حيث يمكنه تلبية احتياجات السفن التجارية على تلبية احتياجات البحث عن الفحم .

وقد قررت الجمعية العمومية اوسال لجنة ثانية للمعاينة الهندسية للمواقع ، وكانت تقارير لجنة سابقة قد أفادت أنه يمكن الحصول من هذا الامتياز على نحو ألف تونيلاطة فحم يومياً بالإضافة الى طوب أحمر يمكن بيعه وكذلك الأخشاب من الغابات المجاورة ، وقدرت تكاليف تشغيله بنحو ٣٥٤٠٠٠ ليرة ، وأما إيراده السنوى نحو « ٢٧٠٠٠ ليرة » ، ومع ذلك لم تجد اللجنة الأولى أو الثانية ، حيث كانت قبل هذه الانشاءات - رغم ما مسترتب عليها من مزايا - تحتاج الى سيولة نقدية في اطار حركة

(١٢٦) دار الوثائق القومية (ديوان معية معنية) : دفتر ٥٠٤ صادر اوامر تركي .
ترجمة امر رقم ٣٤٤ منتصف ١٢٧١ هـ (١٨٥٤) ، ص : ٧ .

(١٢٧) - (خدمات - مزينة) : المخططة الأولى ، ملف ٦ ، قرار مجلس ادارة المزينة بتاريخ ٤ جمادى آخر ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) بخصوص سلاينيك .

(١٢٨) - مخططة ملخصات ملف توكيلات ومحطات ، شروط اتفاق بتاريخ ٢٦ ج جمادى أول (١٢٨٥ هـ (٥ أكتوبر ١٨٦٩) بين قومسيون المزينة ووكيلها بجهة سلاينيك .

(١٢٩) الوقائع المصرية : المجلد ١١٤ بتاريخ الاثنين ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يولية ١٨٦٧ .

رأس مال الشركة ، وهو الذى لم يتوفر (٢) ، وكانت الخطوات التالية هى الانحدار صوب التصفية حتى أنه فى ٢ محرم ١٢٨٧ هـ / ٣ أبريل ١٨٧٠ م كان قرار الجمعية العمومية بالتنازل للحكومة متضمنا إلغاء خط سير السفن الإسكندرية - كريت - الأسنثانة ، الذى يمر على سلايك (١٣٠) ، وكان توكيلها قد ألقى من قبل ، ونقل الوكيل « لويجى فرنانز » الى غلوس منذ فبراير ١٨٧٠ .

ومع وجود مصلحة وابورات البوستة الخديوية عادت السفن ثانية للمرور على سلايك اعتبارا من ١٥ رمضان ١٢٨٧ هـ / ٨ ديسمبر ١٨٧٠ م ، وكان قد افتتح بها مكتب للبريد وتم الاتفاق بين مصلحة البوستة (البريد) والوابورات الخديوية على نقل المراسلات وكافة أمورها الى المحطات البحرية التى بها توكيلات ومنها سلايك (١٣١) ، غير أنه ألقى مرور السفن عليها فى أوائل ١٨٧٢ ، ولذلك قام أهالى وتجار سلايك والقناصل الأجانب بها بتحرير النماسات أرسلت الى الخديوى اسماعيل فى ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢ م) يطلبون فيها إعادة تسيير مرور السفن اليهم (١٣٢) ، ويبدو أنه لم تتم الموافقة على مرورها بانتظام ، وذلك لعدم ورودها فى جداول السير بعد ذلك ، ومن ثم إلغاء توكيلها الملاحي ، وبات أمر تعهد نقل البريد رهنا بالتعاون المشترك بين مصلحة الوابورات وشركات الملاحة الأجنبية ، ثم قيام بعض سفنها فى مأموريات غير منتظمة ، وهنا نشير الى أنه فى حالة إلغاء توكيل ملاحي مع استمرار مرور السفن فى بحر إيجة ، فإنه كان يتم التركيز على المحطات والتوكيلات الأخرى الأكثر أهمية تبعا للايرادات (٢) .

(*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية المصرية - الولود » وقد رأى البعض أنه لم يتم استخراج الفحم لعدم صلاحيته .

• د. أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٨٤ .

(١٣٠) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيقية) : منطقة حجب شرعية ، مكاتبات ادارية ٦٣ - ١٨٨٤ ، مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ ٤ أبريل ١٨٧٠ م محمد شريف رئيس القومانية العزيقية الى وكيل مجلس الادارة بشأن الجمعية العمومية المنعقدة فى حى الحجة ١٢٨٦ هـ (مارس ١٨٧٠) .

(١٣١) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة بتاريخ الجمعة ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ / ١٦ ديسمبر ١٨٧٠ .

(١٣٢) دار الوثائق القومية (ديوان ممية) : محطة ٤٩ ممية تركى ، مكاتبة ثمرة ٤٩/٣٠ + ١ بتاريخ ١٧ محرم ١٢٨٩ هـ (مارس ١٨٧٢) من كاستراوغل الى الجنباه المالى مرقط طيه عريضة أهالى وتجار سلايك والقناصل الأجانب بها .

(*) سيتم تناول المزيد فى « خطوط السير الملاحية » فى الفصل السابع .

— غلوسوس :

من التوكيلات الملاحية التي جاء ذكرها في أخريات الشركة العزيرية في ذى الحجة ١٢٨٥ هـ (مارس ١٨٦٩ م) (١٣٣) ولكن يبدو أن وكيلها قد تم تغييره بعد ذلك ، حيث نقل اليها « لويجي فرناندز » في شوال ١٢٨٦ هـ (فبراير ١٨٧٠ م) ، وكان ضامنه « ديمتري باسيلي » أحد تجار غلوسوس ، حسبما سبقت الإشارة الى ذلك .

وعلى الرغم من أن هذه الجزيرة كانت تصلها بانتظام سفن العزيرية كمحطة نهائية لخط سير يبدأ من الاسكندرية ويمر بموانئ كريت (١٣٤) ، إلا أنه لم يرد ذكرها ضمن رحلات سفن مصلحة الواپورات الخديوية الأمر الذي يرجح إلغاء توكيلاتها ضمن بعض التوكيلات الأخرى .

— سير ثيرا Thira :

وهي جزيرة بحرية كانت تمر بها السفن المصرية في رحلتها من وإلى ميناء بيريه في اليونان ، ويرجح أنها كانت تتبع حكومة اليونان لان ذكرها كان يقتصر بميناء بيريه وعقد الاتفاقيات بين الحكومتين المصرية واليونانية ونظم أخيرتهما بشأن معاملة السفن ، ومن ثم فقد كانت من الموانئ التي تأثر وجود توكيل ملاحى بها بالعلاقات السياسية الى حد كبير ، وقد سبق الإشارة الى ذلك ، حيث لم يرد ذكره في خطوط ملاحية سفن العزيرية التي عاصرت ثورة كريت وتوتر العلاقات العثمانية اليونانية .

أما بالنسبة لاجار السفن المصرية اليها ، فإن ذلك قد تم بصورة منتظمة بعد افتتاح قناة السويس وقيام مصلحة الواپورات الخديوية ، وفي تلك الأثناء ، كانت قد أعيدت العلاقات السياسية بين اليونان والدولة العثمانية في أعقاب مسألة كريت ، وكانت قد توطدت العلاقات بين الخديوى اسماعيل باشا وملك اليونان والذي كان قد دعاه لحضور احتفالات القاعة أثناء مقابلاته في « كورفو » مثلما كانت قد تمت — من قبل — زيارة وفد التجار اليونانيين للخديوى في مارس ١٨٦٧ (١٣٥) ، وغير ذلك من مظاهر التقارب .

(١٣٣) دار الوثائق القومية (خزنة - عزيرية) : محطة الواپورات ١٨٦٩/٦٨ ، مكافئة بتاريخ ١٥ ذى الحجة (١٢٨٥ هـ) (مارس ١٨٦٩) من وكيل العزيرية بلزيم الى وكيل عموم العزيرية بالاسكندرية مما فقد بجهة غلوسوس .

(١٣٤) - : محطة الواپورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، جداول خطوط سير السفن ١٩ - ٢٦ ربيع اول ١٢٨٦ هـ (يونيو/ يولية ١٨٦٩) .

(١٣٥) د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٠٨ .

عامة فانه بعد افتتاح القناة بدأ اهتمام مصلحة الواجورات بمد خطوطها الملاحية الى موانئ جديدة وخاصة في أوروبا ، بالإضافة الى القرب النسبي بين سيرا وبور سعيد من جهة ، ثم سيرا - كريت وبيريه - الاسكندرية من جهة أخرى ، وهذا كان يوفر خطا ملاحيا مباشرا أو اقرب الى ذلك ، الأمر الذي جعل النشاط مع سيرا ذو أهمية خاصة .

ففى ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١ م) ، تم تأسيس خط ملاحى بين الاسكندرية وجدة على أن تمر السفن على سيرا ومنها الى بور سعيد، وكان الوكيل الملاحى فى سيرا هو « محمد سعيد بك » (١٣٦) وقد عمل لفترة من قبل معاون لوكيل العريضة فى لندن ثم وكيل بالسويس واستمر ضمن موظفى المصلحة بعد ذلك ، وقد كان يقوم بتأدية مهام للخاصة الخديوية كإشرافه مثلا على استيراد « فساتل (شتلات) العنب » من ساقز للبساتين الخديوية (١٣٧) .

وقد استمرت مهام هذا الوكيل التجارية ، ووضع فيها النسق السياسى ، فهو الذى كان قد أرسل الى شريف باشا بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ (يوليو ١٨٧٢ م) ملتمسا عرض رأيه بضرورة عقد اتفاق مع حكومة اليونان بشأن امتياز السفن الخديوية (١٣٨) ، وتضامن معه فى نفس الطلبات بعد ذلك وكيل بيريه ، إذ كانت السفن المصرية المتنقلة بين هذين المينائين تقوم باستيفاء اجراءات ادارية ، كان من شأنها التأثير على فترة الرحلة البحرية كاعتماد تصاريح خاصة بكل رحلة من سلطات الميناء ، بالإضافة الى ما تدفعه من رسوم الميناء والقنارات مما يؤثر على صافى ايراداتها وقد تأخر توقيع الاتفاقية بناء على رأى الخديوى ثم خاطبت المعية الخارجية للحديث مع القنصل العام اليونانى فى ٢٩ ربيع الثانى ١٢٩١ هـ (يونية ١٨٧٤ م) بشأن إعفاء سفن المصلحة من تلك الرسوم ، ويتمس « وضع بند مخصوص لذلك » (١٣٩) .

(١٣٦) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محطة ٤٨ معية ، وثيقة نمرة ٤٨/٣٧٣ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) من كاسترو الى المعية .
(١٣٧) - : وثيقة نمرة ٤٨/٥٦١ بتاريخ ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ (فبراير ١٨٧٣) من وكيل بواشر الشركة الخديوية الى المعية .

(١٣٨) - : محطة ٤٩ معية تركى ، ترجمة مكانية نمرة ١٧٢/٤٩ + ١ مرقف ، بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ (يولية ١٨٧٢) من شريف باشا الى مهرداد الخديوى (معية) طيه الوارد للدخلى من وكيل سيرا .

(١٣٩) - : دفتر ١٦٥٠ أواخر (غير رسمى) ، رقم ١٢٥ بتاريخ ٢٩ ربيع الثانى ١٢٩١ هـ (يونية ١٨٧٤) من مهرداد الخديوى الى الخارجية ، ص : ٣٩ .

وإذا كانت هذه الاتفاقية لم تتم ، إلا أن قبول مصر في اتحاد البوسنة العام في المؤتمر الذي عقد بمدينة « برن في أسويج » ٩ أكتوبر ١٨٧٤ ، قد كفل للسفن التجارية المصرية العمل على قدم المساواة مع شركات الملاحة الأجنبية في نقل البريد بين موانئ الدول موقعة الاتفاق وكانت من بينها اليونان ، وذلك نظير ما تم إقراره من رسوم للنقل والمراسلات (١٤٠) ، وعلى هذا الأساس أضفت هذه الخطوة أطارا من الشرعية الدولية على دخول السفن الخديوية العاملة في نقل البريد المصري إلى الموانئ اليونانية ، ويرجع أن تسمية النشاط الملاحي في أعقاب العريضة بمصلحة وإبورات البوسنة الخديوية كان ضمن الخطوات التمهيدية لمحاولة الانضمام لذلك الاتحاد العام. أما في العام للبريد ، على أن هذه السفن كانت تقوم بنقل الركاب والبضائع إلى جانب البريد ، ولكن بعد تسجيل ذلك لدى القنصل اليوناني في ميناء السمخنة وتصريح رئيس ميناء الوصول في اليونان (١٤١) .

أما بالنسبة لتوقيع المعاهدة الملاحية التي تكفل الإعفاء من رسوم الميناء والغارات اليونانية ، فهذه جافف الإشارات تؤكد عدم إتمامها عمليا ، لأنه في ١٣ (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨ م) جاءت إفادة من مدير عموم مصلحة الإبورات لوكيل بيريه بالتعليمات الخاصة بدفع المتأخر سدادته من الرسوم في سيرا وبيريه وأن الخديوي أمر شفاهها بعقد المعاهدة (١٤٢) ، وقام الوكيل بعرض ذلك على مدير عموم بوسنة اليونان الذي عرض الأمر على ناظر الداخلية ، فكان الرد في ٢ (شعبان) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨ م) بأن نظارة الداخلية في اليونان لم تصرح بالإعفاء بناء على هذه المكاتب ، وإنما تتم المخاطبة عن ذلك مع نظارة الخارجية ، وما يتم

(١٤٠) حضر المؤتمر ممثلا مصر « موسى بك » مدير عموم البوسنة ، وكان ممثل الدولة العثمانية « ياقو القندى حاكمي » وممثلون عن أسبانيا - ألمانيا - النمسا والمجر - البلجيك - الدانيمرك - أمريكا - فرنسا - بريطانيا - اليونان - إيطاليا - لكسمبورج - النرويج - روسيا - الفلمنك - البرتغال - رومانيا - الصرب - اسوج - اسويج ، وانتخب مندوب مصر ضمن قوميون الاتحاد ، وقرر أن يبدأ العمل بها من أول يوليو ١٨٧٥ ، وتجدد كل ثلاث سنوات .

— وللمزيد من المعاهدات وتوضيها : فيليب جلاد : مرجع سابق ، المجلد الخامس ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص - ص : ٢٥٥ - ٢٧٤ .

(١٤١) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية) : سجل م/٢٧/٢ ج ٢ ، رقم ٣٨ بتاريخ ٢٧ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من توكيل بيريه إلى عموم المصلحة بالاسكندرية ، ص : ١٧٤ .

(١٤٢) — : رقم ٣٢ بتاريخ ١٣ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من توكيل بيريه إلى عموم المصلحة بالاسكندرية ، ص : ١٧٣ .

في انتظار ذلك هو امساك حسابات مؤقتة بالسفن المصرية (١٤٣) ، ويرجح استمرار ذلك حتى نهاية عهد اسماعيل باشا .

ويكشف هذا العرض عن ثمة تردد في توقيع اتفاقية مع اليونان ، رغم أن الخطوط الملاحية ، قد سيطرت اليها عام ١٨٧١ ، وقد جاءه الانسحاب من وكيل سيرا في منتصف ١٨٧٢ يروجوه عقد اتفاقية لاعفاء سفن مساحه الوابورات مما يعوق نشاطها اداريا ويؤثر على ايراداتها ماليا ، ومع ذلك لم يتم شيء ، ويرجح أن ذلك كان مرتبطا بالحالة السياسية التي كانت عليها علاقات الخديوى بالدولة العثمانية واليونان ، فهو كان قد قطع شوطا في توطيد أوضاعها مع ملك اليونان ، ولكن الخديوى كانت تشهد علاقاته بالسلطان والباب العالي فتورا بعد فرمان ١٨٦٩ ، ولم تكن الدولة العثمانية قد نسبت سمجه قواته من كريت ، كما كان مرحبا في مصر بالكلونيل كورنيوس Coronios القائد اليوناني للثورة الكريتية ، وبين نوازع الخلافات والترضية التي سادت علاقاته بالباب العالي ، قرر طرد زعماء ثورة كريت واستدعى قنصل اليونان وأبلغه بذلك وكان ذلك أحله أوجه تبرئة ساحته ، وأرسل مثله (إبراهيم) في مارس ١٨٧٠ الى الأستانة ، ووصلتها أيضا مدرعات مصرية هدية للسلطان ، غير أنه سرعان ما انتاب الأمر اثر تزايد الأزمة عام ١٨٧١ ، حين سرت اشاعات عن توجه الأسطول العثماني الى قناة السويس ، ورست سفنه مرات عديدة بالفعل في السويس يناير ١٨٧١ ولكن كان ذلك أثناء توجهها الى اليمن ، وبين الشك ودسائس السياسة اشتد قلق الخديوى ، وأصدر أوامره ببدء تحصين خليج السويس والساحل الجنوبي لشبه جزيرة سيناء ، واستبدلت اللغة التركية بالعربية في المصالح والدواوين الحكومية ، وجاءته النصائح بعقد معاهدة دفاعية هجومية مع اليونان والصرب ورومانيا (١٤٤) غير أن هذه الظروف لم تبق للنهابة اذ سرعان ما صدر فرمان ١٠ سبتمبر ١٨٧٢ ، ٢٧ يونية ١٨٧٣ ، ولم توقع تلك المعاهدات .

في تلك الأثناء تم إلغاء مرور السفن التجارية المصرية بين الاسكندرية والأستانة وعطلت أعمال وكيلها مؤقتا واستؤنفت في فترة لاحقة ، وفي نفس الوقت تم استحداث مرور السفن الى الموانئ اليونانية وعين الوكلاء ومنهم محمد سعيد بك وكيل سيرا ، غير أن ظروف التوتر والتهدة التي سادت العلاقات المصرية العثمانية يرجح امتدادها الى الملاحه ، ومن ثم

(١٤٣) - : سجل م/٢٨/٣ ج ٣ ، رقم ٤٠ بتاريخ ٢ ش (شبان) ١٢٩٥ هـ
(أغسطس ١٨٧٨) من توكيل يريده الى العموم بالاسكندرية ، ص : ٣ .

(١٤٤) د - أحمد عبد الرحيم : علاقات مصر بتركيا ، ص - ص : ١٤٥ - ١٦٣ .

بدت علامات التردد في صدور الأوامر الخديوية شفهيًا وعدم التنفيذ الفعلي
تجريبياً ، عكس ما كانت تطلبه السلطات اليونانية من الوكيل الملاحي ،
ومن ثم لم تعد بتلك الأوامر الشفوية وظلت الحالة مجرد السماح بدخول
الوأيء اليونانية في إطار الحصول على الإذن القنصلي وبما كفلته بعد ذلك
اتفاقية برن في اتحاد البوستة العام .

يضاف الى ذلك أن اسماعيل باشا على الرغم من حصوله على حق عقد
المعاملات التجارية بموجب فرمانات وآخرها فرمان ٢٧ يونية ١٨٧٢ ،
إلا أنه قد وجدت ظروف حدثت من إمكانية عقد مثل هذه المعاملات التي تكفل
التعامل بالمثل ، من ذلك انه بعد عام ١٨٧٥ شهدت السياسة المصرية فترة
محفوظة بالمخاطر فالخديوى بعد أن باع حصص مصر في أسهم القناة (١٨٧٥) ، أى
لم يكن يملك عملياً عقد اتفاقيات ملاحية يترتب عليها أية إعفاءات ملاحية ،
لأن ذلك كان من سلطة الشركة ذاتها ، ونفس الشيء بالنسبة لرسوم ميناء
الاسكندرية الذى وضع بالإضافة الى الجمارك المصرية تحت إشراف المراقبة
الثنائية بعد وصول صندوق الدين العمومى ١٨٧٦ ، حيث كانت لجنة
المراقبة هى المسئولة عن ذلك ، باستثناء أحواض السفن التى امتلاكها
مصلحة الوابورات الخديوية فى الاسكندرية (*) ، ومن ثم حالت هذه
الظروف دون توقيع الاتفاقية بعد ذلك .

أما بالنسبة لهذا الوكيل محمد سعيد بك والذى أشرنا الى أن مهامه
كانت ذات صلة بالشق السياسى ، فانه بالإضافة الى ما سبق ذكره عن
اهتمامه بعقد اتفاقية مع حكومة اليونان ، فإن هذا الشق تبرزه عدة أمور :

أولاً : لم يكن من مهام الوكيل الملاحي عقد الصفقات التجارية لحساب
أشخاص ، وإنما ترغيبهم فى استخدام السفن دون تدخل فى الائتمان
إلا بما يساهم به عمله فى تقدير أجرة « نولون » الشحن بالسفن على عكس
ما قام به هذا الوكيل من الإشراف على « قسائل » شتلات العنب من ساقز
وتسليمها لحسن أفندى ناظر البساتين لارسالها الى راشد بك ناظر
(الجنائن) الحدائق الخديوية فى ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ
(فبراير ١٨٧٣ م) (١٤٥) .

(*) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخاص « ظروف قيام النشاط » .

(١٤٥) دار الوثائق القومية (ديوان معية سنية) : مطبعة ٤٨ معية تركى . ترجمة
مكتوبة رقم ٥٦١ بتاريخ ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ (فبراير ١٨٧٣) من وكيل بواخر الشركة
الخديوية (محمد سعيد) الى المعية كاتب الديوان الخديوى .

ثانيا : كان المتبع في المخطبات الادارية هو اخطار الوكيل المدير عموم
مصلحة الواپورات بما يقوم به من اعمال وظيفية ويخطر المدير أو من يقوم
مقامه جهات الاختصاص ، بينما كانت مخطبات هذا الوكيل تنوجه في
بعض الأحيان رأسا الى المعية على غرار المكاتب السابقة الخاصة بالعنب ،
أو مكآآيته الى محمد شريف باشا بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ
(يولية ١٨٧٢) (١٤٦) التي التمس فيها ضرورة عقد اتفاقية مع حكومة
اليونان ، وفي تلك الأثناء كان الخديوى في زيارة للاستانة منذ اواخر
يونية ١٨٧٢ (١٤٧) ، وكان شريف باشا رئيسا للمجلس الخصوصى منذ
عام ١٨٦٩ ، بالاضافة الى أنه كان يقوم مقام الخديوى أثناء غيابه
أحيانا ، ووصفه البعض بالرجل الثانى بعد الخديوى (١٤٨) .

ثالثا : لم يسبق أن جاء من الوكلاء الملاحين اقتراح بنفس هذا
المستوى ، ونقصد به عقد اتفاق مع حكومة أجنبية ، وحين كان يتم ذلك
الاقتراح فكان يجيء غالبا عن طريق المديرين العموميين .

ازاء ذلك يمكن القول بأن هذا الأمر لم يكن تخطيا اداريا من الوكيل
لرؤسائه ، لأن تعيين الوكيل فى الخارج كان ينتقى شاغله من بين العناصر
المؤهلة لذلك ، ونضيف علو مكانة الوكيل الملاحى لدى المعية أو بالأحرى
الخديوى ، ومن ثم لم يعد هذا الوكيل وكيلا عاديا يعنى بشئون السفن ،
وانما كان فى مثل حالتنا هذه معنيا بشئون الحكومة فى مجالاته ، ويرجع
أن هذا الأمر كان من تأثير الخطوات التى أقدم عليها الخديوى لبلورة
شخصيته كحاكم له مزايا استقلالية ، ومن ثم قيامه بمحاولة تعيين ممثلين
تجارين لدى الدول الأوربية (٩) ، أى أصبح هذا الوكيل الملاحى وكيلا
تجاريا رغم عدم ورود ذلك رسميا ، وقد تكتمل هذه الصورة مع وكيل
ميناء بيريه فى اليونان أيضا .

(١٤٦) - : محظلة ٤٩ ممية تركى ، ترجمة مكانة رقم ١٧٢/٤٩ + مرقى . بتاريخ
 ٥ جمادى الأولى ١٢٨٩ (يولية ١٨٧٢) من شريف باشا الى مهرداد الخديوى .

(١٤٧) د- أحمد عبد الرحيم مصطفى : مرجع سابق ، ص : ١٧٢ .

(١٤٨) طلعت اسماعيل على (د) : مرجع سابق ، ص ص : ٣٥ ، ٤٤ ، ٤٥ .

(*) كان اسماعيل باشا يسمى الى تعيين قائمين بالأعمال **Chargé d'Affaires**

لدى الدول وخاصة فى أعقاب فرمان ١٨٧٣ بحجة أنه بدونهم سيكون تحت وطأة القناصل ،
 ولذا طالب بإصدار فرمان بهذا الشأن فى نوفمبر ١٨٧٤ ، ولم يوافق السلطان لأنه لم يكن
 يريد منح الخديوى امتيازات واسعة ، وحتى لا تطالب العرب ورومانيا وغيرها بمثله ،
 بيد أن الخديوى كان له مندوبون فى باريس ولندن وينا وبرلين يصفى إليهم دون
 اعتراف رسمى بذلك . - د- أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص ص :
 ١٨٦ ، ١٨٧ .

— بسريه :

تأتى أهميته من كونه — جغرافيا — منفذ بحرى مباشر لليونان ، وقد اكسبه ذلك أهمية تجارية ولذا كانت تقصده أولا السفن المتجهة فى أحد خطوطها من الاسكندرية الى الأستانة ، بيد أن انتظام المرور عليه أو تعيين وكيلها بها كان معاصرا ميناء سيرا ، مثلما كان وكيله معنيا بنفس الاجراءات والتماس توقيع اتفاقية بين الحكومتين المصرية واليونانية لازالة ما كان يعترض السفن من أمور ، وشهد نفس الظروف التى حالت دون توقيعها حتى نهاية عهد اسماعيل (*) .

أما بالنسبة للوكيل فقد تم تعيينه فى فترة مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، التى كانت تدفع الأجور بالإضافة الى ايجار مقر التوكيل وسائر المصروفات . وكان من بين الوكلاء « أنطون بك فردريكو » وقد عين فى بدايات عام ١٨٧٦ ، واستمر الى أن رفت فى ٢١ (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨ م) وعين بدلا منه فى ذات التاريخ « أسعد أفندى مكرم » ، ولكن سرعان ما أعيد للوكالة فى ٢٩ (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨ م) ، واستمر أسعد أفندى معاونا له (١٤٩) ، وبين هذه وتلك يمكن ملاحظة عدة أمور تؤكد المكانة المتميزة التى تمتع بها هذا الوكيل لدى الحكومة والخديوى ، والتى جعلته — مجازا — وكيلًا ملاحيا فوق العادة .

كانت بداية ذلك مع توليه الوكالة مباشرة عندما قام بصرف « ١٥٦٠ قرش وكسور بقشيش الى بعض خدمة مصالح تلك الجهة مثل الجمر ك والصحة والتلغراف والقنصلات وخلافهم » (١٥٠) ، ولم يكن ذلك متعيا أو من مهام الوكيل الملاحى ، وإذا ما تم فيكون بناء على تعليمات وتصريح الادارة بذلك . ومنها عمولة السماسرة التى كانت تتم بنسبة مئوية محدودة ، كما أن اكرامياته هذه قام بمنحها لجهات مسئولة ضمنها القنصلية ، وكان ذلك بالشيء غير المألوف فى عمل الوكلاء أيضا .

(*) عقدت أول اتفاقية جبركية بين حكومتى مصر واليونان فى ٣ مارس ١٨٨٤ ، وقد لسجت على شاكلة الاتفاقية المشائية الفرنسية ١٨٦١ ببطنى تديلات .
 — للمزيد : أحمد الشريينى السيد : مرجع سابق ، ص : ٢٨١ ، ٢٨٢ .
 (١٤٩) دار الوثائق القومية (خدمات — مصلحة وإبورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٨/٣ ج ٣ وادد الفروع ، من توكيل يريه الى عموم المصلحة رقم ٤٧ بتاريخ ٢١ من (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨) ص : ١١٦ . — رقم ٥٤ بتاريخ ٢٩ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨) ، ص : ١٢٠ . — رقم ٥٦ بتاريخ ٤ ل (شوال) ١٢٩٥ هـ (أكتوبر ١٨٧٨) ص : ١٢٠ بخصوص رجوع الطون بك فردريكو .
 (١٥٠) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ح ٣ ، ص : ١٥٢٢ ، ١٥٢٣ .

على أن أكثر ما يلفت النظر ، أنه قيل دفاعا عن تلك الانفاقات بأنه فعل ذلك على غرار ما تفعله الشركات الأجنبية ، بيد أن ادارة مصلحة الواپورات لم تعتمد ذلك ، وقامت بقبله كمهدة يستأذن فيها الخديوى ، فكان الرد الذى تضمنه « الأمر الكريم » الصادر الى واپورات البوسنة الخديوية بتاريخ ١١ (صفر) ١٢٩٥ هـ (١٨٧٨ م) متضمنا أنه « ما دام البك أوضح أن ذلك من الضرورى صرفه سنويا ، لذا تمت الموافقة باعتماده على ميزانية المصلحة بأثر رجعى واعتماد مبلغ مماثل لعام ١٨٧٧ » (١٥١) .

ليس هذا فحسب ، وانما قام أنطون بك فردريكو فى نهايات ١٨٧٨ بالاستيلاء على مبلغ ٢٢٢٩ قرشا من ايرادات التوكيل نظير مصروفات اقامته بمصر واسكندرية ، ولن نتحدث عن مخالفة هذا الاجراء للنظم الادارية لأنه تم اقرار هذا المبلغ أيضا ، وانما لكونه فى تلك المدة كان مكلفا من قبل الحكومة بمرافقة موريس باشا وكيل مصلحة الليمانات والفسارات فى مأمورية بالبحر الأحمر (١٥٢) .

أما بالنسبة لرفته من الوكالة فى ١٨ سبتمبر ١٨٧٨ ، فقد تمت اعادته ثانية وكيفا فى بربيه فى ٢٩ (رمضان) ١٢٩٥ هـ (٢٦ سبتمبر ١٨٧٨ م) أى بعد أقل من أسبوعين ، وقد أوضح التلغراف المرسل الى التوكيل من فردريكو باشا مفتش مصلحة الواپورات أن ذلك بناء على أمر نوبار باشا رئيس النظار (١٥٣) .

إزاء هذه الأمور يمكن القول بأن بعض الوكلاء كانوا ذوى حظوة لدى الحكومة ، وأن سياسة « البقشيش » اتخذت غطاء رسميا من الخديوى ، وقد يقال فى حظوة هذا الوكيل بأنه كانت توجد صلة قرابة بمفتش الصحة النمساوى « فردريكو باشا » رغم أنه قول يفتقر الى دليل ، ولكن الأرجح أن ذلك كان اتساقا مع ظروف الفترة ، إذ أن هذا المفتش بلغ من النفوذ ما يمكنه من التأثير على مدير (ناظر) المصلحة وذلك حسبما يورده البعض ، فقد كان من أهم العناصر التى شجعت على استخدام الأجانب فى

(١٥١) نفس المرجع والمصلحة .

(١٥٢) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة واپورات البوسنة الخديوية) : سجل م/٣/٣٦ ، رقم ٩ بتاريخ ٢٣ يناير (يناير) ١٨٧٩ من المالية الى ناظر المصلحة .
(١٥٣) - م/١/٢٨/٣ ج ٣ ، رقم ٥٤ بتاريخ ٢٩ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨) ، ص : ١٣٠ - رقم ٥٦ بتاريخ ٤ ل (شوال) ١٢٩٥ هـ (أول أكتوبر ١٨٧٨) ، ص : ١٢٠ .

المصلحة (١٥٤) ، واتسق في ذلك مع طبيعة الفترة التي شهدت تزايداً
مأخوذاً للدسئولين الأجانب ، حتى أن الوزارة التي كان يرأسها نوبار باشا
كانت تضم وزيرين أجبيين . وفي تلك الأثناء علا شأن بعض الوكلاء نظير
ما كانوا يشاركون فيه من مهام حكومية .

— كورفو Courfo :

كانت نصلها السفن التجارية القادمة من البحر المتوسط عبر البحر
الايوني صوب الادرياتيک حيث مينائي تريستا وفينيتزيه (فينسيا)
و « كورفو » عبارة عن جزيرة تقع بالقرب من السواحل اللبنانية واليونانية ،
ويرجع أن ذلك قد أكسبها أهمية تجارية .

أما بالنسبة لورود اسمها في محاور نشاط السفن المصرية فقد ارتبط
ذلك بافتتاح الشركة العزيرية خط ملاحى لها الى ايطاليا اثر قرار مجلس
ادارتها بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩ م) ، وقد جاء في هذا
القرار أن هذا الخط يستمر ستة أشهر يتم بعدها النظر في جدوى استمراره
تبعاً للإيرادات (١٥٥) ، وبناء على ذلك فقد تم الاتفاق مع وكيل ملاحى
بالعمولة ، ولكن لم يستمر هذا التوكيل طويلاً لانتهاء المرور عليه بعد ذلك
لقلة الإيرادات (١٥٦) .

وما دام قد جاء ذكر « كورفو » وبداية المرور إليها في مايو ١٨٦٩ ،
نشير الى أن الخديوى اسماعيل قد زار هذه الجزيرة في نفس الفترة وقابل
فيها « الملك جورج » ملك اليونان ، وقيل بأنها كانت مصادفة (١٥٧) ،
ولكن يمكن القول بأن اختيار هذا التوقيت بالذات لإنشاء توكيل كان من
دوافعه الرئيسية مواكبة تلك الزيارة .

(١٥٤) د - أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ ، وللمزيد راجع
ما سبق تناوله من ظروف ونظم الاستخدام في إدارة السفن وشئون الأفراد .

(١٥٥) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : محظية قرارات مجلس الإدارة
١٨٦٩/٦٨ ، ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، قرار نمرة ٣٩ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو
١٨٦٩) .

(١٥٦) - : محظية حجج شرعية ، مكاتبات إدارية ٦٦ - ١٨٨٤ ، خطاب بتاريخ
٢٨ شوال ١٢٨٦ هـ (أول فبراير ١٨٧٠) من محمد شريف باشا ناظر الداخلية الى
وكيل مجلس إدارة القومالية بخصوص وكلاء خط إيطاليا .

(١٥٧) د - أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١١٦ ، وسيتيم
تناول المزيد في خطوط السيد « الفصل السابع » .

— تويستة Treste :

كان لتوكيلها نفس ظروف التوكيل الملاحي في كورفو اذ كانت القرارات تجمعها معا في نصوص واحدة وكان وكيلها بالعمونه ولم يرد اسمه أو أية تفاصيل أخرى ، غير أنه لوحظ وجود ابحار مؤقت لبعض سفن اليها من مصلحة الواپورات الخديوية مايو ١٨٧٦ ، ولذنها ثأت مؤقتة لم تستلزم تعيين وكلاء (١٥٨) ، كما تجدر الاشارة الى أنه كانت تقوم هذه المصلحة بنقل البريد المصرى اليها سواء كان ذلك بتخصيص « سفينة بوسنة » أو بالاتفاق مع شركات الملاحة الأجنبية (١٥٩) .

— فينتزيه (فينسيا) :

كان لتوكيلها نفس ظروف الفترة بالنسبة للتوكيلين السابقين من حيث التشغيل المؤقت الذى انتهى بالالفاء مع كون وكيلها بالعمولة ، هذا على الرغم من أن فينتزيه (فينسيا) تعتبر وريثة البنديقية ذات الشهرة العريقة فى التجارة البحرية ، ولكن يرجع أن نشاط الشركات الملاحية الأجنبية وخاصة روياتينو الايطالية كانت تستحوذ على غالبية النشاط ، ومن ثم لم توجد فرص عمل مناسبة للسفن المصرية فى تلك الجهات ، حتى أنه تم تأجيل الفاء المرور عليها مؤقتا لنقل « التياترات » لزوم احتفالات الأوبرا والقناة بعد الاتفاق على ذلك مع درانيت بك مدير الأوبرا ، وألغى المرور نهائيا اعتبارا من ٢٨ جمادى آخر ١٢٨٦ هـ (٥ أكتوبر ١٨٦٩ م) (١٦٠) ، وبقي المرور عليها رهنا بلهام المؤقتة أو المأموريات الخاصة .

— أنكونه Ancona :

من المحطات التجارية التى قررت الشركة العريزية اختيار وكيل ملاحي بها فى شهر جمادى الأولى ١٢٨٦ هـ (أغسطس ١٨٦٩ م) (١٦١) وكان ذلك لفترة مؤقتة لم تستمر طويلا شأنها فى ذلك شأن موانئ خط إيطاليا البحرى .

• (١٥٨) الوقائع المصرية : الممد ٦٥٨ الخميس ٢٤ ربيع الثانى ١٢٩٣/١٨ مايو ١٨٧٦ .

• (١٥٩) الجواب : الممد ٥٨١ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٩ هـ/ ١٧ أبريل ١٨٧٢ .

• (١٦٠) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الادارة .

٧٧ - ١٨٦٩ ، قرار ٦٣ بتاريخ ٨ جمادى الأولى ١٢٨٦ هـ (١٧ أغسطس ١٨٦٩) .

• (١٦١) نفسه .

كانت له نفس ظروف موافقه الخط الايطالى ، بيد أنه وجدت بعض التفاصيل الخاصة بالوكيل الملاحي ، فقد أختير فى البداية منذ صفر ١٢٨٦ هـ (مايو ١٨٦٨ م) الخواجة فنتسانولاجوسمان وكان فى نفس الوقت وكيلًا لمصالح أخرى منها السكك الحديدية فى برنديزى والشركة الملاحية الايطالية روباتينو وغيرها ، وقد جاء فى مكاتبة من « وكيل محافظة برنديزى » بتاريخ ٩ سبتمبر ١٨٦٩ أن هذا الوكيل لا يمكنه الاتفاق على سفن الشركة ، علاوة على ما جاء فى مكاتباته مع الشركة فى ارساله لتلغرافيا بمعلومات كانت خاطئة عن سفينتها الشرقية ، حيث ذكر أنها لم تبدأ رحلتها ، فى العودة الى الاسكندرية وفى انتظار تدبير احتياجات تلزمها بينما كانت قد قامت بالفعل ، وتكرار طلبه ارسال نقود كافية مع كل سفينة . ولذلك قامت الشركة بالاتفاق مع شخص آخر بدلا منه يدعى « تيودور درازنيوس » وحسبما جاء فى تعريفه « من معتبرين تجار برنديزى » على أن يعمل وكيلًا بالعمولة شأنه شأن بقية وكلاء خط ايطاليا ، وكان ذلك بتاريخ ٢ جمادى الثاني ١٢٨٦ هـ (سبتمبر ١٨٦٩ م) ، وبناء على شهادة قنصل الدولة العثمانية فى نابولى (١٦٢) .

ومع ظروف الوكيلين تبرز عدة ملاحظات منها أن الوكيل الملاحي الذى يتم اختياره كان يجوز له العمل وكيلًا لجهات أخرى ، ثانيا : كان يتم الاستعانة بشهادة قنصل الدولة العثمانية فى بعض الحالات وخاصة موافقة الدولة الأجنبية ، ثالثا : وهذا هو الأهم أن الإشارة الى الأمور المالية تكشف عن عدم جملوى تشغيل السفن فى هذا الميناء ، لأنه لم تكن تتوافر إيرادات تكفى لتدبير احتياجات السفن ، فى الوقت ذاته كان الوكيل بالعمولة معنيا بما يتقاضاه ، لا أن يدفع انفاقات يطالب بها الشركة بعد ذلك ، ويبدو أن عمولته لم تكن مجزية فى ضوء ما يتم شحنه ، ولذلك عامل سفن الشركة بعدم اكتراث . . ولذا تم استبدال أولهما .

وهنا نرجع أن اختيار أحد التجار وكيلًا لملاحيا يكون أجدى فى مثل هذه الحالات لكلا الطرفين (الوكيل والشركة) ، وذلك لامكانية وجود معاملات تجارية بينهما من خلال استخدام السفن فى نقل تجارته ، ومن ثم

(*) يذكر البعض أن العرب كانوا يكتبونها برندسى وبالفرنسية برله Brindes وعند الرومانيين برنيسيون أو برلندسيوم Brinlision, Brindisum
- إجمد زكى : مرجع سابق ، ص : ٧
(١٦٢) دار الوثائق - عزيية : محظية قراوات ، - قرايم. مجلس ادارة العزيية نيرة ٧٠/٨٥ بتاريخ ٢ جمادى الثاني ١٢٨٦ هـ (٨ سبتمبر ١٨٦٩)

تغطية نسبة العمولة أو أية اتفاقات أخرى من خلال تسوية حسابات تلك المعاملات ، ولكن يبدو أن حالة تشغيل هذا النشط الملاحي لم تكن برهنتها في صالح نشاط سفن العريزية ، اذ جاء في مذكرة الجمعية العمومية التي قررت تصفية الشركة العريزية وأيلولتها للحكومة بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ م ، أنه كان ضمن أسباب خسارة الشركة زيادة مصروفات سفن خط إيطاليا عن إيراداتها ، ومن ثم قررت الفأرة (١٦٣) ، ولكن يبدو أنه أعيد ثانية في عهد مصلحة الواجرات الخديوية وذلك لوجود إشارة الى اتفاق هذه المصلحة مع سكة حديد برنديزي على مسائل خاصة بالنولونات فيما بينها (١٦٤) . ولئن يبدو أن الرحلات اقتصرت على برنديزي فقط .

— ثلثان : —

لم يكن توكيلها على شاكلة التوكيلات الأخرى ، وإنما كان ذا مهام مختلفة تنصرف في المقام الأول الى تدبير احتياجات البحرية التجارية المصرية عامة من مصانع وورش لندن وأسواقها ، وذلك لما اشتهرت به بريطانيا (العظمى) في عالم بناء السفن والتطور البخاري (١٦٥) ، ولذلك فمنها ما يتم ذكر وكيل لندن تقتزن به أمور شراء السفن وأدواتها أو إصلاحاتها أو شراء الفحم والزيوت أو المتطلبات الأخرى ، بالإضافة لتوقيع عقود استخدام العمالة البحرية ، ومن ثم فقد كان يتم تعيين وكيلها من ذوي الخبرات المؤهلة لذلك ، ومن كانوا جديرين بالثقة في حسن التمثيل .

لم يكن عجيباً أن تستهل البحرية التجارية المصرية توجهاتها في عهد اسماعيل باشا بتعيين وكيل لها في لندن ، لأن هذه العاصمة كان لها من النفوذ السياسي والاقتصادي ما يكفل ذلك ، وتبعاً لطروف توجهات الباشا بتوقيع عقود بناء السفن في لندن زادت خصوصية تلك العلاقة ، وهو ما أشرنا اليه مراراً .

أما الوكيل الذي وقع عليه الاختيار فهو « الميرالاي » عبد الحميد

(١٦٣) دار الوثائق القومية (خدمات - عريزية) : المخططة الأولى (المؤسسين) مذكرة الجمعية العمومية للمنقطة بديوان المحروسة في يوم الثلاثاء ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٦ هـ / ٢٢ مارس ١٨٧٠ .

(١٦٤) - (ديوان مية) : مخططة ٤٧ مية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٤٧/٣٦٢ بتاريخ ١٢ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ (يولية ١٨٧٠) من لاطر الجهادية والبحرية شاهين كنج الى المية .

(١٦٥) راجع ما سبق تناوله في فصل « ادارة البحرية التجارية المصرية » ، وفصل « سفن البحرية التجارية المصرية » .

وكان رئيس ميناء الاسكندرية ثم عمل وكيلاً للشركة المصرية فى سياحة السفن بالسويس لمدة أيام ونقل الى كليوبولى فى ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أول أغسطس ١٨٦٣ م) وكان « مرتبه الشهرى حسب رتبته خمسة آلاف قرش » (١٦٦) ، ثم قسرت جمعية مؤسسى الشركة العزيزية فى ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (٢٤ مايو ١٨٦٤) تعيين وكيلها فى « بحر برا » بانجلترا وتكون اقامته بلوندره (*) ، التى هي رأس الحكومة ، أو الجهات التى يقتضى الحال اقامته بها فى جهات انجلترا «٠» (١٦٧) .

ومع هذا التعيين وفى نفس القرار نطالع النص صراحة على أنه ليس وكيل الشركة العزيزية فقط ، وانما الحكومة المصرية ، وإن كان يشار إليه على أنه وكيل الشركة العزيزية المصرية فى انجلترا *Agent in England to company Azeezeah Mussriah* ، وقامت الشركة بإرسال نسخة من القرار لكل من ناظر الخارجية ، ناظر المالية ، ناظر الواردات ، وجاء فى تذييل القرار الى ثلاثتهم « ليكون معلوما بطرفهم مأمورية البك المومي اليه لأجرى ما يلزم نحو لزومات المرى » (١٦٨) .

معنى ذلك أنه وجد تطور جوهري فى مهام ومكانة الوكيل ، فهو على الرغم من مزاوله مهامه تحت عنوان ومسمى الشركة العزيزية ، فانه كان وكيلاً للحكومة المصرية أيضا ، ولم يكن عجيبا صدور قرار ادارى هكذا عن مجلس ادارة الشركة الذى كان يضم عناصر بارزة من نظار الحكومة وكبار المسئولين فى المعية ، وأبرز هذا النص مدى التلازم الذى وجد بين نشاط الشركة وتوجهات الحكومة ، فالتوجه الى بريطانيا كان من أهم سياسات اسماعيل باشا فى تلك الفترة المبكرة ، وهى التى اتجهت اليها غالبية عقود توريد السفن ، وكان ذلك جزءا من لعبة التوازن السياسى ، وكان تعيين مندوبين تجاريين بالخارج أيضا من أهم طموحات باشا ، وإزاء السياق الذى تم ذكره ، كان عبد الحميد بك أو بالأحرى بعض وكلاء البحرية التجارية المصرية من أهم أولئك المندوبين .

(١٦٦) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : مخططة ملخصات ، ملف عام توكيلات ومخططات ، مكتوبة بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) من عبد الحميد وكيل قومية مصرية فى كليوبولى الى مدير الموم .

(*) هكذا كانت تكتب أحيانا ولعلها تعبرا عن الرسمية .

(١٦٧) - المخططة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية مؤسسين القومية العزيزية المصرية لسنة ٢٣ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) ، المادة الأولى والثانية .

(١٦٨) لسه ، البند الثالث ، التذييل .

وفي هذا المجال تجدر الإشارة الى أمرين :

أولاً : جاء في سياق القرار ذاته ما يتفق مع ما ذهبنا اليه وذلك بالنص على أن البك المذكور عليه مراعاة « مزيد من الدقة في تحديد المشتريات وكافة ما يتعلق بها ، وكافة ما يلزم للقومية وللحكومة المصرية من مهمات وقحومات وأصناف الميرى ٠٠ وترسل اليه القوائم المطلوبة » .

أما بالنسبة لسكنه وانتقاله فقد أشير أيضاً الى استئجار مكتب مستقل وفي أعلاه أماكن الإقامة له وللكتاب العربي (الذي ببعيته) ، وتتحمل الشركة الايجار بجانب انتقالاته في السكك الحديدية (١٦٩) .

الأمر الثاني : أن الكتاب العربي الذي كان يرافقه هو محمد سعيد (بك) ، وقد تدرس في العمل بهذا التوكيل ذى المهام والظروف المتميزة . وقد تم اختيار هذا الكتاب وكيلًا ملاحيا في « سيرا اليونانية » بعد ذلك . ومن سياق تناولنا لمهامه التي كانت هي الأخرى خاصة بالبحرية التجارية والممية ، يمكن القول بأنه كان أيضا مندوبا تجاريا للحكومة بجانب كونه وكيلًا ملاحيا ، وهذا يقودنا بالتالى الى اعتبار وكلاء آخرين كذلك ، وخاصة من الذين كان يتم ترشيحهم من البحرية التجارية واستخدامهم كعاملين بها ، ومن كانوا ذوى علاقة خاصة بالممية ، ومنهم وكيل بيريه ووكيل الأستاذة .

ونعود الى وكيل لندن عبد الحميد بك فقد منح علاوة قدرها ١٠٠٠ قرش في ٢ محرم ١٢٨١ هـ (٨ يونية ١٨٦٤ م) ليصل مرتبه الى ٦٠٠٠ قرش ، ولكنه التمس الزيادة لمواجهة ظروف المعيشة في لندن . فأضيفت له علاوة ٢٠٠٠ قرش أخرى في ٧ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤ م) ليصبح المرتب الشهري ٨٠٠٠ قرش (١٧٠) ، عدا ما تتحمله الشركة من أجرة انتقالاته بالسكك الحديدية البريطانية وايجار مقر التوكيل ، وقد عاونه بجانب الكتاب عربى ، اثنان آخران أحدهما للغة الانجليزية والثانى للفرنسية .

(١٦٩) نفسه ، البند الثالث ، الرابع ، الحادى عشر ، وأما للقر فقد تم استئجاره من الخواجة هاز وشركاه في لندن اعتبارا من أول أغسطس ١٨٦٤ ، وكان ايجاره السنوى ٩٠ ليرة ، ويدفع الايجار مقدما عن كل ثلاثة أشهر .

- : مسطرة مكاتبات ادارية محرم - ذى الحجة ١٢٨١ هـ (٦٣ - ١٨٦٥) ترجمة مكاتبة بين عبد الحميد بك وكيل القومية المصرية والخواجة هاز وشركاه بلندن ، ورد للمصوم بتاريخ ٢٧ سبتمبر ١٨٦٤ .

(١٧٠) دار الوثائق القومية (ختمات - عزيزية) : المخططة الأولى ، وثيقة رقم ٣٦١٢١ بالدار ، لمررة ٣٧/٥٠ في ٧ صفر ١٢٨١ هـ (يولية ١٨٦٤) قرار جمعية مؤسسين القومية المصرية .

وبإيمان النظر يتبين لنا زيادة مرتبه ٣٠٠٠ قرش في أقل من شهرين ، وهذا يوضح السمة التي لازمت الشركة في تلك الفترة ازاء طفرة النشاط الكبير للسفن وأرباح التجارة البحرية ، ولكنها توضح المكانة الكبير التي كانت توليها لوكيلها في لندن .

أما عن تفاصيل ما قام به ، فقد كان من أهمها قيامه بشراء السفن البخارية والصنادل والوابورات وملحقاتها من الشركات البريطانية ، وشراء الفحم من كبار تجارها ، والإشراف على تصنيع بعض الآلات والأدوات البخارية ، وتدبير ما تحتاجه البحرية التجارية المصرية من العمالة الانجليزية بالإضافة الى الملابس الصوف الخاصة بالبحارة وغير ذلك (١٧١) .

— ليفربول :

ازاء تطور التجارة البحرية مع إنجلترا تم تعيين « الخواجه لورويك » لوريا الموظف بتفتيش البوستان المصرية ، معاونا لوكيل لندن عبد الحميد بك في جهة ليفربول بمهية شهرى ٣٠٠٠ قرش وكان ذلك اعتبارا من ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (٦ يونية ١٨٦٥ م) (١٧٢) ، وقد بدأ هذا كوكيل فرعى ، وبدأ عبد الحميد بك مسئولاً عن كافة الأمور التجارية في إنجلترا ، وكان لتوكيل ليفربول أهمية خاصة ازاء بروز مكانته كميناء تجارى هام ولقربه النسبى من مصانع مانشستر ، ولذلك كانت مهامه ملاحية في المقام الأول وتتمثل في استقبال السفن المصرية التي يتم التعاقد معها لنقل القطن والقمح والتجارات الأخرى ، والقيام على شئونها وتدبير شحنها عند العودة (١٧٣) .

ولما كانت الشركة المصرية قد عانت في أحيائها من سوء الحالة المالية ، لذا تم إلغاء وكالة عبد الحميد بك في لندن اعتبارا من ١٩ جمادى الأولى ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨م) وقررت عودته بالأوراق والدفاتر (١٧٤) ،

(١٧١) - : محظلة قرارات مجلس إدارة المصرية ٦٣ - ١٨٦٧ ، - قرار نمرة ٥٥ بتاريخ ٢٢ ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) ، - قرار نمرة ٧/١٦ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) .

(١٧٢) - : قرار مجلس إدارة المصرية نمرة ٦٨/٦٧ بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) .

(١٧٣) نفسه : قرار تأجير وابورات من المصرية لنقل قطن وقمح الى ليفربول .
(١٧٤) - : (خدمات - عريضة) : مخططة ملحقات ، توكيلات ومطبات ، ترجمة مكاتب بتاريخ ١٩ جمادى الأولى ١٢٨٥ هـ (سبتمبر ١٨٦٨) من مدير النوم الى عبد الحميد بك وكيل القومالية بلونفوة بناء على قرار المجلس تاريخه .

ومن الملاحظات أن الذي أصبح مسئولاً عن مهامه في لندن هو « لورويك لوزيا » مروسه في ليفربول من قبل ، وكانت العريضة قد اتخذت قرارها في هذا الشأن بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨ م) (١٧٥) .

وإذا كانت ثمة دلالة لهذا القرار ، فإنه كان مؤشراً لما انتهت اليه الشركة وشهده النشاط مع قيام مصلحة وإبورات البوستة ازاء الاتجاه للاستعانة بالأجانب أكثر من ذي قبل ، وكان من أسباب ذلك زيادة مرتبات المصريين عن أقرانهم الأجانب ، وهو الذي لم يقتصر على قادة السفن آنئذ وإنما امتلئت آثاره في حالتنا هذه إلى الكلاء أيضاً .

وفي هذا العرض يكون قد تم تناول توكيلات خطوط السفن المصرية في موانئ البحر المتوسط وما يتصل به من بحار ويلاحظ وجود كثافة نسبية لأعدادها ، وذلك نتيجة وجود الكثافة العمرانية والتطور الحضارى في تلك السواحل ، وازدهار التجارة البحرية بينها وبين مصر (١٧٦) ، مع ملاحظة وجود بعض جهات ورد ذكرها في الوثائق ومنها جزيرة منوس - وارة - خوجه بك - قره اغاج - أسبالونقة وبعض الجهات الأخرى ، ومع ذلك لم نغرد لها مبحثاً في هذا العرض وذلك لعدم وجود اشارات صريحة بوجود توكيلات في بعضها ، وإبحار السفن لفترات قصيرة نسبياً لبعضها الآخر ، ونفس الشيء بالنسبة لمرسيليا وبرشلونة وطنجة .

ومما يكتن ملاحظته من العرض السابق : أن التوكيلات قد كانت غالبيتها في الموانئ العثمانية ، وفي ولايات لها استقلالها الذاتى كبيروت (لبنان) وساموس ، وأما موانئ الولايات التى ليس لها مثل هذه الاستقلالية ، وكان ذلك من أثر التبعية السياسية للدولة صاحبة السيادة ، ليس من مجال الخضوع فقط ، وإنما كان ذلك بطبيعته يدعم الرضى العثمانى لوجود سفن مصرية تشارك مع السفن الأجنبية في النشاط دون انفراد الأخيرة به - ومن منطلق المزايا حيث كانت تحكم أطر معاملاتهم القوانين الشاهانية التى تتبع في مصر - كما أن فرصة حصولهم على احتياجاتهم أيسر حالاً في هذه الموانئ ومنها الإعفاءات الجمركية لهم وأدوات السفن حسب قمرانات (التامسين) ، بالإضافة إلى امكانية حصولهم على مقر التوكيلات والمخازن مجاناً من الميرى العثمانى حسب امتيازات القمرانات أيضاً ، ولذلك نلاحظ تفوق أعداد الذين تم الاتفاق معهم كوكلاء من الأهالى

(١٧٥) دار الوثائق القومية (خدمات - عريضة) : محظية قرارات مجلس الإدارة ٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار بكرة ٤٥ (٣٦٢٢٧ بالدار) بتاريخ ١٩ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) .
(١٧٦) راجع ما سبق تناوله في « ادارة السفن » .

والتجار ، اذ كانوا مثلهم مثل المصريين فى عداد العثمانيين . سواء كانوا أصليين أو من ذوى الرعية .

أما على صعيد الأثر والدلالات ، فقد كان وجود توكيل مصرى يرفع (سنق) راية المشروع الذى يمثله يعنى وجود نقطة مضيئة أو رمز حضارى يقف جنباً الى جنب مع المكاتب الأجنبية وهذا فى سائر التوكيلات ، ويمتد نفس الأثر الى أنهم كانوا بما يقومون به من توطيد العلاقة بأهالى وتجار مناطقهم يعملون بطريقة غير مباشرة على توطيد العلاقات المصرية بتلك الفئات الشعبية ، وقد وضح أثر ذلك فى ورود التلغرافات والالتباسات للجناب العالى (الخديوى) اذا ما عطل أو أوقف مرور السفن .

وفى الجوانب الاقتصادية فقد كان ذلك أهم واجباتهم لأنهم كانوا الركائز الأساسية لتدبير مشحونات السفن ، وبرزت أهميتهم فى هذه السواحل خاصة ازاء كثافة عمل شركات الملاحة الأجنبية ، وقد ساعدهم على نجاحهم فى ذلك حسن علاقاتهم ووجود العاطفة الشعبية المصرية العثمانية بالإضافة الى بعض التيسيرات كتخفيض النولون أو تقديم قروض للتجار ، ومع ذلك فلا يمكن القول بتفوق حجم منقولات السفن المصرية عن الأجنبية ، ولكن لم يكن الوكلاء بمفردهم مسئولين عن ذلك ، اذ كانت هناك ظروف أقوى تمثل فى تفوق حجم معاملات الذول الأجنبية مع كافة الموانئ العثمانية سواء فى مصر أو بقية الولايات ، ونفس الشيء بين تلك الدول وبعضها البعض ، وكانت لهم سفنهم ولديهم توكيلاتهم ، الأمر الذى جعل النجاح المصرى نسبياً يتفوق فى جانب ويخفق فى جانب آخر .

وعلى الرغم من الطبيعة التجارية للتوكيلات ، الا أنها بدت فى بعض الأحيان جزءاً من السياسة فقد كانت تنشأ وتستمر أو تلتى تبعاً للحالة السياسية (اليونان - كريت) ، مثلما كان بعض الوكلاء ذوى صفة ازاء تطور مكانتهم لدى الخديوى وبروزهم كمندوبين تجاريين للحكومة (لندن - سيرا) ، وعامة فقد بدت بعض التوكيلات ذات أهمية فى اكمال حلقات الطموج المصرى ليس على صعيد الشركات الملاحية ومشروعاتها فحسب ، وإنما الخديوى ذاته ، وهو ما شهدناه على سبيل المثال فى الأستانة ، وقد تتضح هذه الصورة بتناولنا توكيلات سواحل البحر الأحمر ، بما تضيفه من أبعاد أخرى لمهام الوكلاء .

ثانياً : توكيلات سواحل البحر الأحمر : -

كانت هذه التوكيلات تبدأ من السويس وامتدت الى السواحل الجبازية واليمنية والسودانية وهى هذا الأساس بدت كنقاط ملاحية هامة تؤدى

أعمالها في إطار خدمة النشاط المصري في البحر الأحمر ، وكانت تلك التوكيلات كما يلي :

— السويس —

تبعا لما سبقته إليه الإشارة عن أهمية السويس في ظروف قيام النشاط البحري ، بلغت أهمية وجود توكيل ملاحى بها يقوم على شئون السفن باعتباره محطة بداية لنشاط السفن المصرية في البحر الأحمر وناذرة هامة من منافذ التجارة البحرية نظرا لارتباطه بالظهر في مصر عبر شبكات الطرق والسكك الحديدية ، وعلى صعيد إبحار الرحلات البحرية فقد بدأ كتوكيل يلبي احتياجات السفن وبما يقضى باغراض الحكومة ومهامها المختلفة في البحر الأحمر من محل الحج الى المهام السياسية التى كانت تقوم بها السفن التجارية ، وبين هذه وتلك اجراءات النقل للبضائع والركاب والعساكر بالإضافة الى تدبير شئون أفراد وأطقم السفن وسكنى عائلات الأفراد والحجاج وماكلهم ومشربهم وغير ذلك من المهام .

وقد برز الاهتمام بأمور السفن في السويس منذ الارهاصات الأولى فى عهد محمد سعيد باشا مع قيام شركة وإبورات البحر الأحمر او وإبورات السويس واستمر كذلك طيلة فترة الدراسة ، وعبر تلك الفترة تباينت مهام الوكيل في كل فترة تبعا لكثافة وحجم نشاط السفن التجارية ومتطلباتها ونوعيات المهام ، وفى مطلع عهد محمد سعيد باشا صدرت أوامره منذ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ (أكتوبر ١٨٥٦ م) الى محافظ السويس بشأن متابعة مصاريف ونظم سير السفن بين مصر وجدة (١٧٧) .

ولما كان هذا الأمر قد صدر فى الارهاصة الأولى وعلى هذه الصورة ، من ثم يمكن القول بأن أعمال السويس لم تكن قائمة بمعزل عن الحكومة ، وإنما من خلال إشراف ممثلها « محافظ السويس » ، ومع قيام الشركة المجددية كان من الضرورى وجود وكيل ملاحى يمثلها خاصة فى ظل وجود منافسة من شركات الملاحة الانجليزية ، ومنذئذ يتم تناولنا للوكلاء الذين تم استخدامهم وظروف كل منهم ، على أن هناك ملاحظة ينبغى الإشارة إليها ، وهى أن وكلاء السويس كانوا دوما معيتين ولم يكونوا بالعمولة ، كما كان يطلق على السويس « توكيل مخصص » تمييزا لمكانته وأهميته .

ففى عهد الشركة المجددية وقبل حدوث التعريب كان وكيل السويس شخصا أجنبيا يدعى « داسى » واستمر حتى منتصف ١٨٥٩ ، وتكشف

(١٧٧) دار الوثائق القومية (ديوان محبة) : دفتر ١٨٨٨ أوامر عربى ، امر كريم رقم ٨ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٧٣ هـ (أكتوبر ١٨٥٦ م) الى محافظ السويس ، ص : ٤٨ .

الوثائق عن أنه كان معنيا بأمور ملاحية أخرى بجانب عمله بالتوكيل ، وقام أثناء ذلك بشراء مستلزمات وأصناف مختلفة من الشركة الإنجليزية P & O بلفت أثمانها ٧ بنسات و ٣ شلنات و ١٢٢ جنيهاً إنجليزيا ، وذلك لحسابه الخاص ، ولم يتم بطلح قيمتها ، ويبدو أنه كان يجري تلك الأمور الخاصة بصفته وكيلاً للمجيدية ، أو أنه ترك العمل بها ، أو اضطرت الشركة الى رلفته وورثت عنه تلك الديون التي لم يجد فيها الدفاع بأنها خاصة بالوكيل وليس الشركة ، ولم يكن منها في النهاية سوى الرضوخ ودفع القيمة للشركة الانجليزية P & O في ١٠ يولية ١٨٦١ (١٧٨) ، لتسجل هذه الواقعة نموذجاً لما ساء الادارة الأجنبية آنثذ ، اذ كان مديرها أثناء تولية هذا الوكيل « ادوار ديرفيو » ، وليعيد هذا النموذج الى الأذهان ذكرى نهب أموال مصر من الانتهازيين الأجانب ، ويضيف سبباً لخسائر المجيدية .

على كل فقد تولى الوكالة من بعده شخص آخر من المصريين هو « حسن أفندي السمران » ، ولكن سرعان ما تم تغييره هو الآخر وحل بدلا منه بتاريخ ٢ (صفر) ١٢٧٦ هـ (٣١ أغسطس ١٨٥٩ م) « حسن قبودان أحد مستخدمى مجلس الاسكندرية الملقى » (١٧٩) ، وقد استمر عمله قرابة العامين وشهد نشاطاً ملحوظاً منه الاشراف على نقل قوات عثمانية الى البحر الأحمر ، وتهيئة سفن لكبار الزوار المسلمين أثناء موسم الحج وإن كان قد تعرض لبعض المشاكل مع « ميرزا على خان من النوات الإيرانية » (وزير) ، وعلى أثرها « باشه شهنديرة إيران بالمحروسة » (*) وذلك للاختلاف مع الوزير والحجاج على بيان الدرجات وتفاصيل اجرة الركوب ، بالإضافة الى اذنه بسفر بعض المسكرين الفرنسيين بنصف الاجرة أسوة بالعساكر الشاهانية ، وكان هذا مخالفاً لنصوص الفرمان التي قصرت ذلك على العثمانيين والمصريين بطبيعة الحال ، وكانت هذه الأحداث في ذى القعدة ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١ م) (١٨٠) .

(١٧٨) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/٩/١/٦ ، بدون رقم بتاريخ ١٠ يولية ١٨٦١ من المدير الى الفوجلة وست وكيل الترميالية الشرقية ، ص : ٢٤١ .
- سجل م/٣/٣/٦ ، بدون رقم بتاريخ ٢ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٢١٧ .
(١٧٩) راجع ما سبق تناوله في « الادارة الموصية - ديوان الصوم » .

(*) ائى لتصل عام إيران .
(١٨٠) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/٨/١/٦ ، رقم ٦ في ٢٤ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ (مايو ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى حسين قبودان وكيل السويس ، ص : ٦ .
- سجل م/١/٣/٦ ، رقم ٢٨٦ بتاريخ ١٢ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ (مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤١٦ .

ويبدو من ذلك عدم استيعاب هذا الوكيل لنظم الشركة وتعليماتها ، وأن المجيدية حتى تلك الفترة كانت تفتقر الى كوادرتجيد أعمال الوكالة ، وأن مثل هذه الأمور هي التي عصفت به بعيدا عن الوكالة بعد ذلك ، وتولاهما « يعقوب أفندي » في أوائل ١٢٧٨ هـ (١٨٦١ م) (١٨١) ، وقد استمر بعد ذلك في مصلحة الوابرات الميرية ، وعاصر انشاء أحواض اصلاح السفن بالسويس ، كذلك كانت تسلم له مفاتيح التوكيلات التي يتم اغلاقها في الخزانة السودانية ، وقام بدور هام في استمرارية نشاط السفن القليلة التي بقيت من المجيدية في ملاحه البحر الأحمر لحساب المصلحة الميرية ، وبدا الوكيل الملاحي الوحيد في مصر بعد تعطيل دور سفن البحر المتوسط والغاء توكيل الاسكندرية لبعض الوقت في أخريات عهد سعيد باشا ، وفي تلك الأثناء كان يقوم بأمر سفن البحر الأحمر من محاسبة وصرف مرتبات وتوفير المأكول والمشرب بالإضافة الى المهام التجارية ، ومتابعة المستندات الخاصة بالسفن وإخطار الإدارة ، مثلما كان يشرف على ارسال الفخائر والأسلحة الى القلاع الحجازية وقيام السفن الخاصة للفنارات (١٨٢) وبعض المهام الأخرى في السواحل الأفريقية ، وهو ما تزايد بعد ذلك في عهد اسماعيل باشا . .

وعلى الرغم من استمرار هذا الوكيل في عمله الا أن قلة عدد السفن المصرية في أخريات عهد سعيد باشا كانت مؤشرا للتقهقر العام في النشاط البحري ، وامتد أثر ذلك الى ما هو أشبه بالمقارفة العجيبة عندما تنازل مجلس إدارة المجيدية عن مقر توكيل السويس الذي كان عبارة عن « عمارة وعدة مخازن » للشركة الفرنسية المينساجيرى بناء على أوامر الحكومة ، وذلك للاستفادة من امكانياته في انجاز الأعمال الخاصة ببناء حوض السفن - وكان ذلك بحضور نوبار بك وكيل مجلس الإدارة ممثلا للشركة مع محافظ السويس - على أن يكون ذلك لمدة ثلاث سنوات تعود بعدها ممتلكات الشركة للميرى مثلما عادت اليه سفنها وكامل الموجودات ، وعند استمرار العمل في مصلحة الوابرات الميرية تمت مزاولة أعمال الوكيل من خلال مكتب آخر فرعى (١٨٣) ، وظل هذا التوكيل هو آخر ما بقي من التوكيلات

(١٨١) - ٢ سجل م/٢/٣ ، رقم ٢٤ بتاريخ ٢١ د (ربيع الثاني) ١٢٧٨ هـ (أكتوبر ١٨٦١) من المدير الى يعقوب أفندي وكيل السويس ، ص : ٢٣٥ .

(١٨٢) - سجل م/٥/١/٦ ، بتاريخ ١٩ شعبان ١٢٧٩ هـ (فبراير ١٨٦٣) من مدير الوابرات ميرية الى ناطر ديوان المالية ، ص : ٤٢٥ .

(١٨٣) - : سجل م/١٠/١/٦ صادر ، رقم ١٤ في ٨ شوال ١٢٧٨ هـ (إبريل ١٨٦٢) من مدير الوابرات الى محافظ السويس ، ص : ٣٣ .

المصرية بعد أن سبق الغاء توكيل الاسكندرية وظل كآخر رمز للنشاط مع ما بقي من بضعة السفن التي يخدمها ، وان كان ذلك المشروع الوليد أفاد كثيرا النشاط البحري بعد اتمامه في عهد اسماعيل وكان فاتحة لمشروعات ملاحية أخرى أكثر فائدة . وقد سبق الإشارة لذلك في ظروف قيام النشاط .

ومع بداية عهد اسماعيل باشا واتساع مجالات البحرية تبوأ توكيل السنويس مكانة تليق به ، واشترطت جمعية مؤسسين الشركات المصرية في سياحة السفن البخارية أن يكون وكيل السويس من المؤهلين المشهورين بالمعارف والأمور البحرية واختارت في البداية « عبد الله باشا » وكان قد ظهر اسمه في أفاق العمل منذ فترة مبكرة في شركة وإبورات السويس ، ولم يوافق على العمل فعينت بدلا منه « مصطفى ريالة » وأعفى هو الآخر فعين بدلا منه وكيل الأشغال المصرية بعهده سابقا « البكباشي علي أفندي شهاب » ، ثم نقل الى جده فحل بدلا منه (عبد الحميد بك) (١٨٤٤) ، ولكنه لم يستمر طويلا لنقله الى جهات أخرى وأعيد علي أفندي شهاب ، على أنه تم الاستفادة من خبرات يعقوب أفندي كعاون ثم نقل الى توكيل الاسكندرية ورفى الى بكباشي .

وما يهمنا في هذا الجانب هو أن الشركة كانت في طور التأسيس ومن ثم كانت تحدث مثل هذه التبدلات السريعة خاصة أن قيامها جاء في أعقاب تجربة المجيدية المريعة ، ولكن ورود مثل هذه الأسماء يعكس وجود كفاءات مصرية ، وعلى كل فقد وضع اهتمام الشركة بالتوكيل وقامت بترتيب عمالته التي كانت أعدادها نحو ١٦ فردا يشملون الوكيل ، معاون برتبة صاغقول أغاسي ، كاتب للتذاكر والمنافسات ، صراف ، ومختص بتشغيل آلات المياه ، قباني للأوزان والمكاييل ، كتبة ، خفراء للحراسة وعماله معاون (سعاة) . بالإضافة الى أنفار بحرية لتشغيل الفلوكات واجراءات الشحن والتفريغ (١٨٥٠) ، وكانت الشركة تهدف من هذا الترتيب تلبية التطور التجاري الذي كانت تشهده الفترة آنئذ ، وعلى أساس أنه جزء من الطموح المنشود في مستقبل العمل الملاحي ، وكانت مثل تلك الخطوات إحدى سمات الطموح المصري عامة الذي لازم عهد اسماعيل باشا .

(١٨٤٤) - (خدمات - عزيزية) : للحفلة الأولى ، الملف الأول ، قرار جمعية القومية المصرية بتاريخ ٢٧ محرم ١٢٨٠ هـ (١٥ يولية ١٨٦٣) ، - قرار جمعية القومية المصرية ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (٢٧ يولية ١٨٦٣) - قرار القومية المصرية بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (١١ أغسطس ١٨٦٣) .

ولذلك زاد حجم عمالة هذا التوكيل في عهد الشركة الى أن بلغ ٥٧ فردا بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٥ هـ (٥ يونية ١٨٦٨) ، وكان الركيل آنئذ الميرالاي (غنيد) مصطفى بك أنور ، الذي عين بعد نقل على أفندي شهاب الى جده (١٨٦٦) ، ثم خلفه بعد ذلك محمد سعيد بك بعد عودته من لندن التي كان معاونا لوكيلها ، واستمر الى أن عين في سيرا باليونان ، ومضى توكيل السويس في أهميته هذم بعد افتتاح قناة السويس وحتى يمكنه تبوأ مكانته الخاصة في ظل تزايد التوكيلات الأجنبية ، واستمر كذلك بعد التحول الى مصلحة وإبورات البوطة الخديوية حتى أنه كان يشرف على الحوض العالم الذي ضم للمصلحة منذ عام ١٨٧٥ (١٨٧) ، وقد أشارت الوثائق الى أن وكيل السويس كان يحتفظ على مفاتيح التوكيلات التي يتم إغلاقها في الممتلكات المصرية ، مثلما كان مرجعا لكافة توكيلات البحرية المصرية في سواحل البحر الأحمر فيما يتعلق بنظم النولون وتقدير فئاتها (١٨٨) . حيث أعطاه اتصاله المباشر بديوان العموم ميزة خاصة في هذا الجانب بالإضافة الى خبرات من كان يتولى مسئوليته .

— القمصين :

على الرغم من اعتباره جغرافيا ثاني ميناء مصرى على ساحل البحر الأحمر في فترة البحث الا أن دوره الملاحي وتردد السفن عليه لم يكن يلزمه تعيين وكيل ملاحي (١٨٩) ، وكان يتم التعاون بين قبودانات السفن والسلطات المحلية في الرحلات البحرية القليلة .

سـ ينبع :

ارتبطت أهميته كميناء بحرى بموسم الحج حيث توجد بالقرب منه المدينة المنورة ، ولذلك اقترنت مهام التوكيل الملاحي بهذا الموسم أيضا في غالبية فترات الدراسة ، وفي حالة عدم وجود وكيل كانت تتم مخاطبة المسئولين المحليين في ينبع ليقومون بالاشراف على السفن الملاحية الخاصة

(١٨٦) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مطلة الإبورات ١٨٦٨/٦٨ ، كشوف عن بيان ماعيات ومستكشفين فروع القومية العزيرية المصرية .

(١٨٧) د - أحمد عبد الهادي : نهضة البحرية التجارية ، ص : ١٥٢ ، د - أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧١٧ .

(١٨٨) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة الإبورات) : سجل م / ١٠٣/٣٠ واد للعموم ، رقم ٨١ بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٧٩ من توكيل مصلحة الإبورات الخديوية في جدة الى المدير .

(١٨٩) راجع ما سبق تناوله في ظروف قيام النشاط .

بالنشاط المصرى ، وقد برزت أهمية ينبع للسفن المصرية على وجه الخصوص منذ تحول موكب « المحمل » الى الطريق البحرى عام ١٨٦٠ ، ولذا قامت الشركة المجيدية بإنشاء توكيل بها عام ١٢٧٧ هـ (١٨٦١/٦٠ م) وكان وكيلها رحى قبودان وذلك اعتبارا من غاية صفر ١٢٧٧ م (سبتمبر ١٨٦٠ م) أثناء عودة الحجاج حيث كانت تنتهى الرحلة المقدسة بزيارة المسجد النبوى فى المدينة المنورة والعودة البحرية الى بلادهم من ينبع ، وكان يماونه أحد الكتبة وصراف وقبائى وشخير (حارس) ، وكان يتم اخطار وكيل جنه بتلك التعمينات لكى يتم التعاون فيما بينهما (١٩٠) .

اما فى حالة انتهاء أعمال التوكيل بعد موسم الحج ، فقد كان يتم اخطار محافظ ينبع لاحاطته علما بمهام السفن لاشرافه على شئونها ، وذلك اذا ما وجسدت مهام تستدعى ابحار السفن اليها ، واذا رأى أن الحالة تستدعى وجود كتبة فهؤلاء كانت تصرف لهم عمولة ثلاثة قروش عن كل مائة قرش ، ويتم اختيارهم بعمرته ويتم الاسترشاد بالنظم والتعليمات المرسلة لتوكيل جنه (١٩١) .

ومن الوكلاء الذين جاء ذكرهم كموفدين من الشركات الى ينبع : أوهان افندى نجل حكيان بك « من مصلحة الواپورات المصرية فى أخريات عهد محمد سعيد باشا ، وقد أشير لوكالته بانها « مأمورية تسهيل الحجاج » وقد عاصرت مهتة فترة نهاية المصلحة المصرية وقيام الشركة المصرية فى سياحة السفن أوائل عهد اسماعيل باشا (١٩٢) ، وفى نفس الاطار المؤقت عينت العزيزية « سرحان قبودان » يماونه كاتبين أحدهما منتدب من توكيل السويس والآخر من ديوان العموم بالاضافة الى معاون وصراف (١٩٣) ،

(١٩٠) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/٦/٣ صادر ، رقم ٦٨ بتاريخ غاية ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى توكيل جنه ، ص : ٥٠ ، - سجل م/٦/٣ ، رقم ٦٨ تاريخه من مدير مجيدية الى حسن قبودان وكيل جنه ، ص : ٢٠٣ .

(١٩١) : - سجل م/٦/٤ ، رقم ٢٥٩ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من المدير الى سعادة خليل باشا محافظ ينبع ، ص : ٦٥ ، - سجل م/٦/٤ رقم ٥٠٨ بتاريخ ٢٨ محرم ١٢٧٩ هـ (يولية ١٨٦٢) من مدير الواپورات المصرية الى محافظ ينبع ، ص : ٦٨ .

(١٩٢) - (ديوان مية) : دفتر ٥٢٦ اوامر قسم لائى ، امر كريم رقم ٦٤٢ بتاريخ ٤ ذى القعدة ١٢٧٩ هـ (ابريل ١٨٦٢) الى عبد الله باشا وكيل واپورات البحر الأحمر ، ص : ٧٧ .

- (عزيزية) : « مصلحة مكاتبات ادارية » ٦٥ - ١٨٦٧ ، مكتابة بتاريخ الاثنين ٢٨ محرم ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٦) من وكيل ديوان الداخلية الى وكيل غنوم التومباية « العزيزية » (١٩٣) : - « المحطة الاولى » الملف الاول ، قرار جمعية التومباية العزيزية ، لمره ٣ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٤) .

وللشركة ذاتها في فترة لاحقة ، الضاغول أغاسي محمد صدقي أفندي ، (١٩٤) ، وهكذا اذ لم يكن هناك شخص يعينه يشغل الوكالة كل عام ، وانما كان يتم ارسال آخرين كل موسم حج ، مثلما قامت ايضا بتعيين وكلاء فرعيين في المدينة المنورة ابان الموسم ذاته ، وهو ما استمر بعد ذلك في مصلحة وابورات البوخته الخديوية وفق الاطر ذاتها طيلة فترة الدراسة (١٩٥) .

واذا كان توكيل ينبع موسميا فقط ، فان تلك الموسمية كانت ذات أهمية خاصة ، لأنها كانت في وقت ذروة انتقال الركاب المسلمين الذين كانوا يفضلون الانتقال بالسفن المصرية المارة بموانئهم في بلادها ، وقد شاهدنا حين الحديث عن طاقم السفينة أن البحرية التجارية كانت تعنى بوجود أئمة لإقامة المناسك الدينية ، بالإضافة الى الرابطة الدينية المعنوية التي كانت تربط مصر بالحرمين الشريفين ، وقد كان موكب حجيجها من أكبر الموكب سواء كان ذلك تبعا للمحمل أو الحجاج المصريين أو أولئك القادمين من شمال وغرب أفريقيا والذين كان يتم إبحارهم من الموانئ المصرية ثم يعودون اليها ، علاوة على ذلك فلم يكن إبحار السفن الأجنبية الى ينبع في مثل هذه الظروف يقابل بالترحيب ، وكان الاتجاه السالب للسفن المصرية والإسلامية ، حتى أن توكيل ينبع حين يرسل الركاب الى توكيل السويس ، كان يقوم هذا الأخير بمخاطبة الإدارة ليتم إبحار سفن خاصة لمن لا تصل السفن الى موانئهم بانتظام أو يتم استئجار سفن أجنبية من خلالها (١٩٦) ، وعلى هذا الأساس كانت تصدر التعليمات للوكيل بحسن معاملة الحجاج ، حتى أن الوكيل كان يقترب بهم كأمور لشئونهم ، ولا شك فقد كانت آثار ذلك أبعد مدى في تعميق الاحساس بوجود نشاط مصري بحري هام للمسلمين في ربوع سلطنة حامي الحرمين ، بالإضافة بطبيعة الحال الى وجود موسم متميز لنشاط السفن المصرية .

— جملته :

يشترك توكيل جده مع ينبع في الأهمية الموسمية للحج لقربه من مكة المكرمة ، ومن ثم كانت له نفس الأبعاد في النتائج المترتبة على هذه الجزئية بالنسبة لاتساع نشاطه ، إذ كانت جده ميناء بحري هام في تلك الفترة ، وكانت تشهده منافسة السفن مثلما كانت ملتقى الوكلاء والقناصل

(١٩٤) - : مخطئة قرارات مجلس الإدارة ٦٧ ~ ١٨٦٩ ، قرار المجلس نمرة ١٢٧/٣٤ بتاريخ ٢٩ شوال ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) .

(١٩٥) الوقائع المصرية : العدد ٧٦٦ بتاريخ الأحد ١١ صفر ١٢٩٦ هـ / ٢ فبراير ١٨٧٩ -

(١٩٦) سيتم تناول ذلك في الفصل اللاحق -

في عالم الملاحة والتجارة ، وملتقى الجروسية القاهرة وبغداد في بلاد السلطان في عالم السياسة بعد مضي عهد محمد علي ، فقد كانت جده مركز « ولاية الجيش » ثم إيالة جده التي تشرف على إيرادات جمركي سواكن ومصوع ، وجاءت اسماعيل باشا الفرصة ، فبعد أن كانت مسألة امدادها بما تحتاجه قد أوكلت الى بغداد ، استمرت مصر قبل عهده ترسل ما تراه واجبا عليها لجده والحجاز من غلال أو مرتبات ، الى أن أعيد رسميا أمر تلبية احتياجاتها - بعد تقصير بغداد - الى مصر بعد موافقة السلطان ، وأصبحت مصر تلبي احتياجات الحجاز مقابل خصم ربع الويركو السنوي (٢٠٠٠٠ كيسة من ٨٠٠٠٠ كيسة) ، وقد ارتفع هذا الويركو الى ١٥٠٠٠٠ كيسة مقابل تغيير فرمان الوراثة لاسماعيل باشا ، الصادر في ١٢ محرم ١٢٨٣ هـ / ٢٧ مايو ١٨٦٦ ، ومن ثم جاء وكيل الأشغال المصرية ، مثلما كان مأمور الصرة ونظر التكية (١٩٧) ، وإن كانت قد اضطدمت بعدئذ المصالح عند طلب مصر ضم مينائي سواكن ومصوع ، لاشراف جده على ايراد جمركيهما الذي كان يغطي جزءا من نفقات الحجاز . وانتهى الأمر بصودور فرمان السلطاني في أواسط شهر ذي الحجة ١٢٨١ هـ (مايو ١٨٦٥) بإحالة المنياين الى الادارة المصرية على أن يؤدي ايرادهما ٧٥٠٠ كيسة الى خزانة جده (١٩٨) .

وعبر هذه المسيرة وضع أن جده كانت قبله الاهتمام سواء في الاطار الديني حيث مكة المكرمة أو الاطار غير الرسمي فيما كانت تقوم به من واجبات أو الاطار الرسمي بعد الاتفاق بشأن أمورهما مع السلطان ، وكانت البحرية التجارية مشروع مصر الذي كان عليه القيام بدور في ذلك الاهتمام ، ولذا لم يكن دور توكيلها قاصرا على شئون السفن على غرار مهام التوكيل العادي وإنما تعداها الى الاهتمام بالتطوير الملاحي للميناء ، ولم يكن مقر التوكيل مؤجرا وإنما مشييدا مملوكا ، ولم يأت ذلك دفعة واحدة وإنما عبر فترة من الدراسة .

ففي عهد الشركة الجديدة وقبل حركة تعريبها كان وكيلها الذي عين في جده شخصا أجنبيا يدعى «الحواجه بولان» ويبدو أن ادارتها الأجنبية لم تكن تهتم بمثل هذه الأمور ، أو ربما كان ذلك سمة من سمات سياسة محمد سعيد باشا آنذ ، حين كان يشجع الأجانب ، وكان هؤلاء يشجعون بعضهم البعض ، ثم خلفه « حسن قبودان » اعتبارا من بدايات شهر المحرم

(١٩٧) د. شوقي الجبل : سياسة مصر في البحر الأحمر ، ص - ص : ٢٩١ - ٣١٥ ،
والكيسة = ٥٠٠ قرش قريبا .
(١٩٨) نفسه ، ص : ٤٨ .

١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦٠) (١٩٩) واستمر بها حتى منتصف ١٢٧٨ هـ
(١٨٦٢/٦١)

وفي عهده أقدمت ادارة المجيدية (بعد التعريب أو بالأحرى التمهيد) على اتخاذ خطوات هامة لخدمة الركاب الحجاج بناء على مكاتباته منها قيام الشركة باستئجار « القطاير » (*) التي توصلهم بالسفن عند تغادر رسوها بمرفئ الميناء ، وكان المتبع في فترة وكالة سلفه أن الحجاج هم الذين كانوا يقومون بذلك من خلال تعاونهم مع الأهالي أصحاب الطائير ، ولم يكن هذا الأمر بالشئ غير الهام في عمل الوكيل وخدمته الركاب ، لانه في هذه الحالة كان مسئولاً عن شئونهم بمجرد تحرير المستندات الخاصة بهم الى حين تسليمهم لسوارى السفينة ، على عكس الحالة الأولى التي كانوا يتعرضون فيها لبعض المتاعب والمشاكل ، وكان هذا يشجعهم على استخدام السفن المصرية .

وعامة فإن وكيل جسده كان يحاط علماً بما يهم الحجاج من جانب المسئولين ، فإذا كانت أخيار المحمل تروى من مصر حيث الادارة ، فإن أمير مكة كان يبعث اليه بخط سير المحمل في الأراضي المقدسة وميعاد العودة (٢٠٠) ، وهذا يدل على أن هذا التوكيل كان محاطاً بالاهتمام ، مثلاً قامت المجيدية بتعيين (حكيم) طبيب لرعاية ركاب سفنها ويقوم بجسده .

كذلك أقدمت ادارة المجيدية على انشاء مقر مملوك لها ، وقد حصلت لهذا الخصوص على قطعة أرض « ببندر جده » على شاطئ البحر ، بعد المكاتبات المتبادلة بين والى جده ومحمد سعيد باشا والموافقة على ذلك ، وقد وضعت التصميمات الخاصة به تحت إشراف هذا الوكيل ثم قامت الشركة بإرسال « عبد الله بك من أعضاء مجلس الادارة » لملاحظة

(١٩٩) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/٤/٦ ، رقم ١ بتاريخ ٢ محرم ١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦٠) من المدير الى وكيل جدة ، ص : ٢ .

— سجل م/١/٦ ، رقم ٤ بتاريخ ١٨ محرم ١٢٧٧ هـ (٧ أغسطس ١٨٦٠) من المدير الى قسم محاسبة توكيل السويس ، ص : ١ .

(*) راجع ما تم تناوله عن السفن وأنواعها في الفصل الخاص بذلك .

(٢٠٠) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/٣/٦ ، صادر بحري ، رقم ٤٩٨ بتاريخ غاية ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى خليل باشا محافظ يثرب ، ص : ٢٠٧ .

التنفيذ (٢٠١) ، وكانت تلك الخطوة علامة بارزة على اهتمام المجيدية بنوكيل جده ، وهو ما تزايد بعد ذلك في عهد اسماعيل باشا ، خاصة ازاء تزايد اعداد السفن البخارية والحاجة الى وجود مخازن للفحم بالإضافة الى علاقة جده بسواكن ومصوع ، وتبعاً لهذه العلاقة فقد كان وكيل جده يتلقى التعليمات الخاصة بهما لابلغها الى سواريات السفن في حالة عدم وجود وكيل فيهما ، وفي مثل هذه الحالة ، كان يقوم السوارى بمزاولة مهام الوكيل أثناء الانتظار بهما واجراء مهام الشحن والتفريغ وتحرير النولونات والأجرة للبضائع والركاب ويقوم وكيل جده بمراجعة المستندات والاجراءات أثناء المرور عليه (٢٠٢) ، وبالإضافة الى علاقته هذه ، فقد سبق الإشارة الى علاقته بميناء ينبع والتي كان يرسل اليها بعض موظفيه للمعاونة ، خاصة أنه كان يقل لديه ازدحام الحجاج أثناء عودتهم على عكس ينبع .

ولما كانت جده قد سهلت نشاطا أجنبيا - سواء من السفن التي سمح لها بدخول البحر الأحمر والمرور عليها منذ أواخر القرن السابع عشر(*) أو القناصل الذين يمثلون بلادهم - ومن ثم كان من الطبيعي وجود علاقة بينهم وبين وكيل المجيدية ، وهي علاقات كانت تقوم في الواقع بينهم وبين سائر الوكلاء الملاحين ، ولكنها في فترة هذا الوكيل « حسن قبودان » كانت ذات دلالة خاصة ، فقد أرسل اليه مدير المجيدية في ١٥ ربيع الثاني ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠ م) بأن مكاتبت قنصل فرنسا التي أرسلها الى ادوار

(٢٠١) - : سجل م/٣/٦ ، رقم ٤٤٦ بتاريخ ١٦ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) ، من مدير المجيدية الى عبد الله بك من أعضاء مجلس الادارة ، ص : ١٢١ - ، رقم ٦٦ تاريخه من مدير المجيدية الى حسن قبودان الوكيل بجدة ، ص : ١٢٢ (٢٠٢) - : سجل م/١/٦ ، رقم ١٤ بتاريخ ٣٠ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل القونابية بجدة ، ص : ١٠٥ .

(*) كان المشايون قد سمحوا بذلك ، وقد نجح كارلودي روسيتي Carlo de Rossetti

في القناع على بك الكبير بالفوائد التي تعود على مصر من وراء مرور تجارة الهند الصينية الى أوربا عبر البحر الأحمر ، وقام على بك الكبير بصلته على الحجاز بحريا الى ينبع فحفظت امدادها واستولت على جدة وادار جبركتها آنئذ حسن بك شبكة الذي سمي بالجدادوى . نسبة اليها ، ثم دارت اتصالات بين على بك وحاكم البنغال سنة ١٧٧١ ، وتم الاتفاق على اثرها مع جيمس بروس Games Bruce ١٧٧٢ ، على السماح للسفن الانجليزية بالابحار من الهند الى السويس مباشرة ، وفي ١٧٧٥ اتفق محمد أبو الذهب مع وارن هاستنجز Warren Hastings على تخفيض الرسوم الجمركية ، - د- عبد العزيز محمد الشناري : مدينة السويس ، ص - ص : ٨٦ - ٩٤ .

دير فيو عضو مجلس الإدارة أفادت بالوثام الذي بينهما ، وأن هذا القنصل كان يتم صرف مرتبه من خزينة التوكيل في مدة الوكيل سلفه وذلك في حالة تغذر ارساله من فرنسا ، لذا يتم نفس النهج على أن يحرر كمبيالات باسم مدير المجيدية .

وفي أعقاب ذلك لم يقتصر الأمر على صرف المرتب ، وإنما تعداه الى صرف قيمة الأوراق المالية التي يتقدم بها هذا القنصل ، ومنها كمبيالة مستحقة له مسحوبة على مدير المجيدية بمبلغ ٢٥٠ فرنك (٢٠٣) .

ويلاحظ من هذا السياق أن هذا الاجراء الذي لم يكن من صميم مهام التوكيل ، نحى بممارساته هذه الى وظائف البيت المصرفي .

ويعتقد الباحث أن الوكلاء لم يكونوا مهتمين لذلك بما كان يستتبعه من احتساب عمولة ، والأرجح أن ذلك كان يتم بالقيمة الاسمية دون خصومات ، ولكنه يوضح ضمناً إطار العلاقة التي كانت مع الفرنسيين آنذا . ودور ادوار دير فيو التي كانت تتم في عهده مثل تلك الأمور من الوكيل السابق ، ثم دوره في تفضوية مجلس الإدارة التي كانت سندا للقنصل الفرنسي وأنه بذلك الاجراء أرسى مفهوما للعلاقة بيني جنسيته كان من الصعب تبديلها بعد ذلك ، كما يكشف أيضا عن وجود علاقات خاصة بين القنصل الفرنسي والمجيدية وكان لدى توكيل جملته إمكانيات تؤهله للقيام بمطالبات تلك العلاقة ولكن يبدو أن ذلك لم يستمر طويلا لاعسار الحالة المالية للشركة وتصفية أسهمها ، ومن ثم رقت الوكيل ومن معه ، وتم تسليم الفحم وبقية الموجودات الى على أفندى شهاب وكيل الأشغال المصرية بجده ، وتم احاطة « يوسف أغا أمير البحر بجده » علما بذلك (٢٠٤) ، ولحين تسليمها الى من يقع عليه الاختيار وكليا بالعمولة .

ولما كان قد تم إيقاف مرور السفن في الخطوط الملاحية المنتظمة ، وبقيت رحلاتها بصفة مؤقتة رهنا بما يتوافر من شحنات أو مأموريات ، لذا جرت مخاطبة مع « الحاج أحمد عبد الواحد المشاط سر تجار بندر جده » بتاريخ ٢١ (جمادى أول) ١٢٧٨ هـ (نوفمبر ١٨٦١ م) على أن يكون وكليا بنسبة ٢٪ من نولون ما يتم شحنه ولم يستمر في ذلك طويلا ، لذا

(٢٠٣) - دار الوثائق القومية (خدمات - المجيدية) : سجل م/١/٦/١ صادر جده ، رقم ٤١ بتاريخ ٧ هـ (في القصة) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من وكيل جده الى سفارة المدير ، ص : ٤٦ .

(٢٠٤) - : سجل م/٢/٣/٦ ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ ذ (في الحجة) ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى يوسف أغا أمير البحر بجده ، ص : ١٢٤ .

تم تكليف سواريات السفن وأفراد الطاقم بالاعتماد على أنفسهم فى جلب شحنتات سفنهم ، على أن تخصص لهم نسبة من الأرباح ، وهو ما سبق تناوله فى المرتبات والمكافآت (٢٠٥) .

ومع انتظام مرور بعض سفن مصلحة الواپورات المصرية تم الاتفاق مع أحمد المشاط فى محرم ١٢٧٩ هـ (١٨٦٢ م) على أن يكون وكيلًا بعمولة ٣٪ ، بدون أجرة مساعدية (٢٠٦) ، ولم يستمر بعد ذلك طويلا عند تأسيس الشركة المصرية - فى بداية عهد اسماعيل باشا - التى قامت بتعيين « على أفندى شهاب » وكيلًا لها بجدة بعد الانعام عليه برتبة البكباشى ، وكان قد نقل من جده وكيلًا ملاحيا بالسويس قبل ذلك ، وقد عاونه خمسة أفراد آخرون ، وقد جاء فى قرار تعيينه أن مرتب الوكيل كان يقل عن العمولة التى يتم صرفها (٢٠٧) ، ولعل هذه الاشارة تكشف عن كثافة الحركة التجارية فى ميناء جده ، وفى فترة لاحقة وأثناء تواجد السيد أحمد المشاط فى مصر تم الاتفاق بينه وبين الشركة على أن يكون وكيلًا لها فى جده وانخفضت قرارها فى هذا الشأن بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) نظير مرتب شهرى سبعة آلاف قرش ، خمسة آلاف خاصة به ، الفان ماهية للكاتب والخدم وكافة المصروفات وذلك عوضا عن العمولة التى كانت مقترحة بواقع ٢٪ (٢٠٨) ، وتجدر الاشارة الى أنه كالم من بين المساهمين فى الشركة المصرية فى سياحة السفن .

ومع التطور الذى حدث بعد ذلك فى عهد الشركة العريزية استمر أحمد المشاط وكيلًا لها الى أن أعيد بدلا منه الوكيل السابق على أفندى شهاب وكيل السويس بتاريخ ١٣ محرم ١٢٨٢ هـ (٩ يونية ١٨٦٥ م) بعد أن ثبت أن المشاط ومن معه يجيدون الأعمال التجارية وليست لديهم خبرات الوكيل الملاحى الذى ينبغي أن يكون ملما بأهوار السفن ، وكان قد

(٢٠٥) - : سجل م/٤/١/٤ ، رقم ٢١ بتاريخ ٢١ ج (جمادى أول) ١٢٧٨ (نوفمبر ١٨٦١) من المدير الى حشرة الحاج أحمد المشاط سر تيجار بندر جدة ، ص : ٥٦ .

- رقم ٢٨٣ بتاريخ ١٤ هـ (فى القلمة) ١٢٧٨ هـ (مايو ١٨٦٢) من المدير الى الحاج أحمد المشاط ، قس : ١١١ .

(٢٠٦) - : سجل م/٤/٣/٤ ، رقم ٥٠٨ بتاريخ ٢٨ محرم ١٢٧٩ هـ (يولية ١٨٦٢) من مدير الواپورات المصرية الى محافظ ينبع ، ص : ٦٨ .

(٢٠٧) - (عزريية) : للحظة الأولى ، لللف الأول ، قرار جمعية القومانية المصرية نمرة ١٦ بتاريخ ٩ صفر ١٢٨٠ هـ (يولية ١٨٦٢) م - قرار جمعية القومانية بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (١١ أغسطس ١٨٦٣) ، البند الأول .

(٢٠٨) - : للحظة الأولى ، لللف الأول ، قرار جمعية مؤسسين القومانية المصرية بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨٠ هـ (يناير ١٨٦٤) .

حدث منهم تقصير في المحافظة على السفن أثناء اجراءات الشحن والتفريغ
ترتبت عليها بعض الأضرار (٢٠٩) .

وفضلا عن هذا التوكيل فقد قامت العزيزية اعتبارا من ٨ شسعبان
١٢٨١ هـ (٧ يناير ١٨٦٥) باتخاذ قرار بتعيين وكلاء فرعيين لها في مده
المكرمة والمدينة المنورة وذلك أثناء موسم الحج اختارت لاولهما « بايزيد
أفندي الذي كان مستخدما بمديرية المنيا » ، وللثانية مصطفى بك الذي
كان بالمحمودية ثم عضوا بمجلس المنصورة « وتمت الموافقة الخديوية على
رفتهم من الميرى والحقهم للعمل بالشركة ومع كل منهم صراف واحد
الكتبة وتم استعانتهم بفريق عمل من ٤ الى ٥ أفراد من الأهالي
« المطوفين » نظير عمولة ، وتكون مهام هؤلاء هي العمل على راحة الحجاج
الذين يتم سفرهم بسفن الشركة وترغيب الآخرين في السفر بسفن
الشركة ، وتقرر أن يبدأوا مهامهم في شوال ١٢٨١ هـ (فبراير / مارس
١٨٦٥) (٢١٠) ، وقد هدفت الشركة من ذلك تنشيط حركة السفن ،
ولعلها المرة الأولى في التاريخ المصري الحديث التي يبرز فيها التلاحم بين
شركة نقل بحرية والحجاج على هذا النحو ، فضلا عن ذلك فقد كانت
تحقق لموظفيها هؤلاء غاية روحية تتمثل في تواجدهم في الأماكن
المقدسة .

ولما كانت هذه الشركة قد اتفقت مع الميرى على نقل البريد بالبحرين
الأحمر والمتوسط منذ أوائل المحرم ١٢٨٢ هـ (مايو / يونيو ١٨٦٥) ولما
لم يكن لمصلحة البوستة مقرا في جده ، لذا وافقت على اقامة وكيل البر بد
« عبد السلام أفندي الحياك والكاتب الذي يعاونه » في قسم خاص بمقر
توكيلها (٢١١) ، هذا الى جانب مهام نقل التجارات الأخرى وخصوصيات
الميرى .

وإذا كانت هذه الأمور التي قامت بها العزيزية على درجة من
الأهمية ، فإن الأمر الأكثر أهمية تمثل في تلك الإصلاحات التي قامت بها
في ميناء جده ، الذي كان يضيق برسو السفن الكبيرة آنئذ بالإضافة الى
ساحته لعلامات ارشاد ، لذلك استأذنت عن طريق الخديوى من الباب
العالى في ٢٥ رمضان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) بأن تقوم وعلى نفقتها بتاك

(٢٠٩) - : مطبعة قرارات مجلس ادارة العزيزية ٦٥ - ١٨٦٧ ، قرار نمرة ٣٧/٦٢
بتاريخ ١٣ محرم ١٢٨٢ هـ (٩ يونيو ١٨٦٥) .
(٢١٠) - : قرار مجلس ادارة العزيزية نمرة ١٢/٥ بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ
(٧ يناير ١٨٦٥) ، - قرار نمرة ١٦/٢٧ بتاريخ ٢٠ ن (رمضان) ١٢٨١ هـ (١٧ فبراير
١٨٦٥) .
(٢١١) - : مطبعة تراجم دلائر ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة رقم ٥٩٨٤ بالدار مجموعة ٣٠.

الإصلاحات الملاحية ، وانتدبت لذلك العمال والأخصائيين اللزامين وتم
إخطار والى الحجاز بالأعمال المزمع تنفيذها (٢١٢) .

وتشير وثائق العزيرية فى غرة جمادى الأول ١٢٨٣ هـ (سبتمبر
١٨٦٦) الى أن مكاتبات وكيلها بجده الواردة فى ٣ ربيع الثانى ١٢٨٣ هـ
(اغسطس ١٨٦٦) أفادت باتمام « انشاء اشارات الارشاد بميناء جده .
وجارى انشاء أرصفة الميناء وأعمال الردم والتجهيز لعمل حاجز امواج » ،
وأنة ضمن ما دفعه التوكيل ٢٠٠٠ قرش ثمن عشرة آلاف حجر ، كما تم
تعاون الأهالى والنوات والتجار والجمرك مع جهود الشركة (٢١٣) .

وإذا كان الباحث يرى فى هذه الأعمال جهودا حضارية قامت بها:
العزيرية فى جده ، فان سمات التلاحم بينها وبين فئات الأهالى تعبر
عن مدى عمق العلاقة التى وجدت آنئذ ، ولعل هذا العمق هو الذى جعل
« أربعة عشر تاجرا من تجار جده » يبعثون بالتماساتهم بعد ذلك لإدارة
العزيرية من أجل الموافقة على السماح بمرور سفنها على الحديدة لنقل
تجاريتهم بينها وبين جده لعدم رغبتهم فى استخدام سفن سواها (٢١٤) .
هو ما استمر بعد ذلك فى مصلحة الواورات .

ولا شك كان هذا النجاح يحسب فى جانب كبير منه للوكيل الملاحي.
« على أفندى شهاب » الذى مكث طويلا فى جده منذ كان وكيلا للأشغال
المصرية ووفقت العزيرية كثيرا فى اختياره كممثل لها هناك ، وكما هو
واضح فان المهام التى أشرف عليها كانت تفوق كثيرا أعمال الوكيل
الملاحي العادى .

وإذا كان واقع ظروف الفترة يؤكد ان العزيرية اتجهت بعد هزة
التجارة البحرية مع أوروبا فى أعقاب انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية الى
تطوير نشاط السفن فى البحر الأحمر ، وأن هذه الأعمال رغم تكلفتها . الا
أنها كانت تخدم الأغراض الملاحية لسفنها ، ويرجع أن تلك الأعمال لم
تكن توطيدا للعلاقة على المستوى الشعبى أو الملاحي فقط ، وانما كانت
جزءا هام على صعيد توطيد العلاقة الرسمية بين الخديوى والمسئولين فى

= السودان) بتاريخ ٨ صفر ١٢٨٢ هـ (٤ يولية ١٨٦٥) من وكيل العزيرية بجدة الى ناظر
الموم .

(٢١٢) د. شوقي الجبل : سياسة مصر ، ص : ٣١٥ .

(٢١٣) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس الإدارة .

٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار المجلس نمرة ١٠٦/٦ بتاريخ غرة جمادى أول ١٢٨٣ هـ (سبتمبر ١٨٦٦) .

(٢١٤) - : بيان المواد المقضى للدولة ليها بمجلس إدارة العزيرية بتاريخ ١٥ صفر .

١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) البند الثامن .

الحجاز ، وكان دور العريزية بمجلس ادارتها الذى يضم نظار وكبار مسئولين معبرا عن الاهداف العليا للسياسة المصرية آنذ ، ولكى يتضح ذلك تشير الى أن تلك الاصلاحات قد تمت ابان أحداث عسير وإبحار بعض القوات الى جده ، كما كانت تأتى فى أعقاب ضم مينائى سواكن ومصوع الى مصر ، وتعاصر محادثات وصدور فرمان الوراثة الخديوية ، فهى من جهة كانت تلبي احتياجات سفن نقل القوات التى اتجهت الى جده ، وان كانت الثروة قد انتهت بدون قتال ، ومن جهة أخرى تثبت لوالى الحجاز والمسئولين بجده وكذلك السلطان حسن النوايا المصرية من ناحية جده ، وخاصة أنه كان قد تم تسوية مسألة جمركى سواكن ومصوع .

وأيا كانت الدوافع الخديوية سواء فى بلورة دور اسلامى ينال الرضا السلطانى أو يكسبه رضا شعبيا ، أو واجبا فى اطار العلاقة الخاصة بالامان المقدسة ، أم كانت الدوافع الاقتصادية ملاحية أو سياسية ، فان الذى لا يمكن تجاهله هو خصوصية علاقة العريزية بالمديوى ، وفيما يتصل بجده كان قد تردد فى جريدة « الحوادث » أنه تأسست شركة انجليزية لكسب حديدى من جده الى مكة وستقوم بإنشاء رصيف للسفن وبعض منشآت أخرى فى جده ، فما كان من المديوى الا أن أرسل الى القبركتخدا فى ١٦ محرم ١٢٨٤ هـ (٢١ مايو ١٨٦٧ م) نسخة من الجريدة ومرفقا معها خطابا اليه يطلب منه موافاته بالحقيقة وذاكرا به أن الشركة العريزية قد نجحت فى أعمالها ومن الواجب تقديمها على الشركات الأخرى ، وانها سبق أن تقدمت بالتماس لمنحها هذا الامتياز وأبدى الباب العالى بعض التحفظات فتعذرت الموافقة ، ويكمل الماشا قوله ، ومع أنى لا أصدق أن الامتياز المذكور منح لشركة أخرى ، ولكن ما دامت الجريدة قد كتبت ذلك فأنى أستطلم الأمر ، « فعما ، يا ترى لم يمنح للشركة العريزية لكم لها ليست أجنبية ، لا أستطيع أن أفهم ذلك » ويختم بالإشارة الى قدرة العريزية على تنفيذ ما يستند لها فى هذا الصدد وهى أحق من سواها (٢١٥) .

وعلى الرغم من أن ذلك لم يتم ، ويرجع أن تلك الأنباء كانت محادثات مبكرة خاصة بمشروع سكة حديد الحجاز ، فاننا تشير الى أن العريزية كانت قد حصلت منذ أواخر ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤ م) على فرمان سلطانى بمدة السكك الحديدية فى مصر وملحقاتها ، كما تشير الى مشروع مصرى كان خاصا بالبحث عن الفحم الحجري فى منطقة (جده) بين جده ومكة المكرمة ولم يتم تنفيذه (٢١٦) .

(٢١٥) د. شوقي الجبل : الوقائع السياسية ، ص : ٣٨١ من سجل ٢٤ عابدين وثيقة ٤٥ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٨٤ هـ (مايو ١٨٦٧) الى القبركتخدا .
(٢١٦) د. شوقي الجبل : للرجع السابق ، ص : ٤٢ .

وعامة فهذا يدل على اهتمام خاص بجده مثلما يكشف عن غيرة الخديوى على العزيزة التي رأها جديرة بالحصول على الامتيازات ، حتى لو كان ذلك فى مدها السكك الحديدية رغم أنها شركة ملاحية ، وقد استمرت ذات أطر الاهتمام بتوكيل جده حتى نهايات العزيزة وكذلك فى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ، وثبت أن عمق العلاقة مع تجار وأهالى جده كان فى صالح سفن هذه المصلحة ، حتى أن مكاتبات وكيلها عام ١٨٧٩ أشارت الى قيامه بإنشاء خيسام واستئجار منازل لاقامة كثرة الحجاج بالإضافة الى السفن الراسية فى انتظار القيام ، وكذلك أشار الى عرض وكلاء الشركة النمساوية « اللويد » والانجائزية *British India* توقيع اتفاق معه يحدد نولون الشحن ولا يتم تخفيضه من أيهم ، ولكن جأه رد مدير المصلحة بالا يتم ذلك حتى لا تفقد المصلحة عملائها الذين لا يرغبون فى استخدام سفن أخرى (٢١٧) .

وعلى هذا الأساس يمكن القول بأنه كان من أسباب نجاح هذا التوكيل التوفيق والتوافق مع جوانب العلاقة الاقتصادية والسياسية ، كما أن دوره لم يقتصر على شئون النقل البحرى وإنما تعداه الى بلورة دور ملحوظ فى خدمة الحجاج بالإضافة الى الاسهام فى التطوير الحضارى لميناء جده .

— سواكن :

كان الاهتمام الملاحي بها جزءا هاما من الاهتمام السياسى ، اذ كان من الضرورى - فى ظل وجود علاقات تاريخية - وجود سفن تجارية تربط بينها وبين مصر ، ونفس الشيء بالنسبة للموانئ الأخرى على الساحل الأفريقى ، وان كانت سواكن ذات أهمية ملاحية خاصة ليس بسبب قدرتها على المشاركة فى التجارة البحرية فحسب ، وإنما لقربها النسبى من الموانئ المصرية فى البحر الأحمر وكذلك مينائى ينبع وجده ، اللذان ترتادهما السفن المصرية وتهتم بربطهما بالموانئ الأخرى .

وإذا كانت سواكن قد ضمت ومصوع رسميا الى مصر عام ١٨٦٥ ، فإن الاهتمام الملاحي بهما كان يسبق ذلك ، ولكن بعد هذا التاريخ كان الاهتمام بصورة أكبر من ذى قبل ، وبما يتوافق مع تطور الظروف السياسية .

(٢١٧) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة وإبورات البوستة الخديوية) : سجل م/٣٠/٣٠٠ ، رقم ٥٧ بتاريخ ٣٠ سبتمبر ١٨٧٩ من وكيل جلة الى المدير ، ص : ٢٠ - رقم ٨١ بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٧٩ من وكيل جلة الى المدير ، ص : ٩٨ .

ففى عهد الشركة المجيدية أفادت الوثائق وجود وكيل ملاحى لها فى سواكن هو « الخواجه تيبوه » الى أن تم رفته منها فى منتصف ١٢٧٧ هـ (١٨٦١ م) ، وكان يقوم سوارى كل سفينة بمهام الوكيل من خلال تعاونه مع التجار والأهالى أثناء إقامته بالميناء ، ويبدو أن ذلك لم يكن كافيا لتلبية تزايد النقل البحرى بين سواكن ومصر ، ولذا جرت مكاتبات بين سليمان بك قائمقام سواكن ومدير المجيدية انتهت بإبحار (عبد الله بك) من أعضاء مجلس الادارة فى السفينة البخارية « قبارى » فى ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ (أكتوبر / نوفمبر ١٨٦١ م) لرصد الحركة الملاحية على الطبيعة ، ويبدو أن النتائج كانت مشجعة فتم إعادة « المسيو تيبوه » ثانية فى شوال ١٢٧٧ هـ (إبريل / مايو ١٨٦١ م) . وجاء فى قرار الشركة لأنه كان أكثر خبرة ودراية بأهل سواكن وأحوال تجارتها ، ويبدو أنه كان قد تم رفته إبان حركة إخراج الأجانب ، ولكنها اضطرت الى اعادته نظرا لخبراته ، التى أشارت الوثائق ذاتها لتفوقها على خبرات السواريات ، وتجدد الإشارة الى أنه كان يوجد مقر مؤجر للشركة بتلك الجهة ، وفى فترات اغلاقه كان سوارى كل سفينة يصحب مفاتيحه لتسليمها لوكيل السويس الى أن يتسلمها سوارى السفينة التالية وهكذا ، وفى كلتا الحالتين الاغلاق أو الفتح كان يتم اخطار حاكم سواكن ويتم استبقاء خفير للحراسة بصفة دائمة ، الى أن ألغى هذا التوكيل والمرور المنتظم للسفن مع نهايات المجيدية ، وبقي المرور وهنا بالأموريات المؤقتة أو السفريات الخاصة بالحجاج من ينبع وجهه الى سواكن (٢١٨) .

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد كانت العودة بصورة أفضل خاصة إزاء افتتاح قناة السويس وكثافة نشاط السفن ، وكذلك فى مواكبتها تطور الظروف لاسيما ، وكانت فى هذا المجال جزءا هاما من الدور المصرى ، وهنا نجد من الضرورى الإشارة الى حقيقة تاريخية مفادها ، أن بروز اسم الشركة العريضة مقترنة ببعض نشاطها فى سواكن ومصوع قد جاء فى مكاتبات اسماعيل باشا الى السلطان قبل تاريخ صدور فرمان إحالة المينائين الى الادارة المصرية ١٥ ذى الحجة ١٢٨١ هـ (١٥ مايو

(٢١٨) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٦/٨ برقم ١ بتاريخ ٤ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ (إبريل ١٨٦٠) من وكيل المجيدية بسواكن الى المدير ، ص : ٣ - رقم ٧٧ بتاريخ ١٥ ر (ربيع الثانى) ١٢٧٧ هـ (أول نوفمبر ١٨٦٠) من المدير الى قائمقام سواكن ، ص : ١٥٥ - رقم سايره ، بتاريخ ٢٩ ص (صفر) ١٢٧٧ (سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى زئيل قبودان سوارى وإيبر قبارى ، ص : ١٠ - رقم ٣٤٢ بتاريخ ٢٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (١٠ مايو ١٨٦١) من المدير الى لطيف قبودان سوارى وإيبر جدة ، ص ص : ٢٨٦ ، ٢٨٧ -

١٨٦٥ م) ، ويرجع أنها كانت من عناصر التمهيد لطلب الباشا أحالتهما على أساس المشروعات التي يمكن أن تقوم بها هذه الشركة وتعود بالفائدة على تلك الأرجاء ، ففي أوائل ١٢٨١ هـ وافقت الجمعية العمومية على اقتراح مجلس الإدارة في ٤ صفر ١٢٨١ هـ (١٠ يولية ١٨٦٤ م) بالرغبة في الحصول على امتياز بإنشاء سكك حديدية في مصر وملحقاتها « لحد » سواكن ومصوع ، وقام مجلس الإدارة بوضع نصوص من البنود التي تم إرسالها للجناب العالي الخديوى ، ولا شك فقد كان المجلس بما يضمه من رجال بارزين برئاسة محمد حليم باشا ومعه اسماعيل باشا باشمعاون الخديوى - شريف باشا ناظر خارجية ومدارس - طلعت باشكاتب الديوان الخديوى والآخرين ، على دراية بما كان يختلج لدى الباشا ، الذى قام بدوره بتزكية الطلب المقدم وأرسله الى الباب العالي فى ٣ ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (٦ سبتمبر ١٨٦٤ م) (٢١٩) .

على أنه لم يكن الأمر مجرد تزكية ، فقد كان يستحوذ على اهتمام الخديوى ، حتى أنه أرسل الى والدته التى كانت فى الأستانة آتند يروجها التوسط لدى « المقامات العليا فى الأستانة » ، لكى تنال الشركة امتيازها (٢٢٠) ، وقد تمت الموافقة وصدر فرمان السلطانى فى أواخر ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤ م) وتضمن الإشارة الصريحة بمد السكك الحديدية « بالأقطار المصرية وملحقاتها ، وبالمحلات التى من الخرطوم لحد اسكلتى سواكن ، مصوع » ، وكان الامتياز لمدة ٩٩ عاما وتضمن ذات الأطر الأساسية التى كانت تحكم انشاء الشركة العريزية (٢٢١) .

وعلى الرغم من أن هذا المشروع لم يبدأ تنفيذه فى عهد هذه الشركة لظروف سبق الإشارة إليها وتم تنفيذه على جانب الميرى فى عهد مصلحة الوايورات الخديوية ، الا أنها كانت قد قامت بالفعل بتشكيل لجنة خاصة بالمشروع وتدريب العمالة اللازمة واحضار بعض أدوات وآلاته من الخارج ،

(٢١٩) - (عريزية) : المخططة الأولى ، الملف الأول ، وليقة رقم ٣٦١٢٢ (بالدار) ٥٦/٤٩ بتاريخ ٤ صفر ١٢٨١ هـ (١٠ يولية ١٨٦٤) ، قرار جمعية خيرات مؤسسيه القومية العريزية المصرية .

- د. شوقي الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٧٣ عن دفتر ٢١ عابدين مكتابة رقم ٦٦٨ بتاريخ ٣ ربيع الاخر ١٢٨١ هـ .

(٢٢٠) المرجع نفسه ، ص : ٣٧٣ عن دفتر ٢١ عابدين رقم ٥٠٨ من الجنب المال ال صاحب العصة والدة الجنب العالي بالاستالة .

(٢٢١) - دار الوثائق القومية (مخطوطات العريزية) : - فرمان امتياز انشاء السكك الحديدية .

- نظامات العريزية .

على أن ما يهمنا في هذا الشأن أن اسماعيل باشا كان قد شرع في تلك الآونة بالمطالبة بإحالة سواكن ومصوع للإدارة المصرية ، ووافق الباب العالي على ذلك بصفة مبدئية واشترط أن تكون الإحالة لمدة ثلاث سنوات فقط استنادا لما تسفر عنه نتائج مد السكك الحديدية بمعرفة الشركة العزبية. ولكنه أرسل الى « القبوكتخدا » معتمده في الأستانة بتاريخ ٢٨ ذى القعدة ١٢٨١ هـ (أبريل ١٨٦٥ م) ردا يفند فيه دواعي الاعتراض وصدرت الموافقة السلطانية بالإحالة في ١٥ ذى الحجة ١٢٨١ هـ (١٢ مايو ١٨٦٥ م) (٢٢٢) ، ومنذئذ يمكن القول بأن ممارسة العزبية لمهامها في سواكن أو مصوع بدت ركيزة هامة من الركائز التي تبلور الدور المصرى ، وإذا كنا قد أشرنا سابقا لما قامت به من جهود في تطوير ميناء جده صاحب إيرادات جمركي سواكن ومصوع ، فانه كان ينتظرهما أيضا مثل ذلك الدور وإن كان قد اعتمد في أهم حلقائه على تكثيف نشاط السفن في المينائين في مواجهة المنافسة الملاحية الأجنبية (*) ، ونشير هنا الى تبوأ « مصطفى الطوسي » لى بك « ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥ م) أحد وكلائها ثم مفتش عموم وإبوراتها منصب محافظ سواكن فيما بعد إبان مصلحة الوابورات الخديوية دلالة على أنه كان من بين الكوادر التي تم تدريبها في البحرية التجارية ودليلا على الاهتمام الملاحي بها .

أما بالنسبة لتوكيل سواكن الملاحي والذي كان قد أغلق منذ أواخر عهد محمد سعيد باشا ، فقد كانت بداية افتتاحه في عهد اسماعيل باشا مرتبطة بتنظيم الخط البريدى البحرى بين سواكن والسويس بعد أن كان هذا الخط برى (سواكن - القصير - قنا) (٢٢٣) ، وقد تم ذلك الافتتاح فى أعقاب ورود مكاتبات من الباشا حكامدار السودان الى رياض باشا مهر دار الجنب الخديوى ، يخطره فيها بأنه سيتم تجميع بوسنة السودان فى مركزها بالخرطوم ومنه ستنقل الى سواكن خلال عشرة أيام ، ولذا يأمل ترتيب خطا ملاحيا منتظما بين سواكن والسويس ، وقد أخطر رياض باشا ديوان عموم الشركة العزبية بذلك فى ٢٥ صفر ١٢٨٣ هـ (يولييه ١٨٦٦ م) (٢٢٤) ، وبناء على ذلك فقد اتخذت الشركة قرارها بتاريخ ١١ ربيع الأول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يولييه ١٨٦٦ م) بالموافقة على مرور سفن

(٢٢٢) د شوقي الجمل : سياسة مصر ، ص ص : ٤٧ ، ٤٨ .

(*) سيتم تناول تفاصيل أكثر في الفصل اللاحق « خطوط السمر » .

(٢٢٣) د شوقي الجمل : سياسة مصر ، ص ص : ٨١ ، ٨٢ .

(٢٢٤) دار الوثائق القومية (خدمات - عزبية) : محظية قرارات مجلس الإدارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، قرار للجلسة المرة ٩٨/٥٦ بتاريخ ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يولييه ١٨٦٦) .

منتظمة لها الى سواكن وكذلك ترتيب توكيل خاص بها ، على أن يتم امتناع السفن الحربية عن مزاحمتها في نقل البوستة والركاب مثلما كان متبع من قبل . ومن ثم تبحر سفينة كل يوم خميس الى السويس - جده - سواكن ، وتبحر سفينة أخرى (دوغرى) مباشرة من السويس الى سواكن ، وتم استئذان الحكومة في هذا الشأن ، واستمعيض في البداية عن الوكيل بما يمكن أن يقوم به سواريات السفن من خلال تعاونهم مع السلطات المحلية (٢٢٥) ، واكتسبت تلك الأطر انتظامها بعد انشاء مكتب بريد في سواكن ١٨٦٧ .

على أنه يلاحظ تأخر تعيين الوكيل الملاحي في هذا الميناء ، مثلما تأخر انتظام مرور السفن مقارنة بتاريخ الإحالة للإدارة المصرية ، ويرجع أن ذلك كان نتيجة وجود الاهتمام بالجوانب الإدارية وبحار السفن الحربية خاصة مع وجود أحداث ثورة عسير على السواحل المواجه التي تطلبت ارسال قوات مصرية ، وقد كان يتخلل رحلات تلك السفن قيامها بواجبات النقل والبريد ، بالإضافة الى توجه هذه السفن في مهام استكشافية في السواحل الأخرى القريبة ، وقد شارك قبودانات الشركة العزيزية خلال شهر شعبان ١٢٨٢ هـ (يناير ١٨٦٦ م) في مهام اختيار بعض الأماكن التي تصلح لإقامة فئارات لإرشاد السفن حتى باب المنذب (٢٢٦) .

وربما كان ذلك التأخير قد اضطرر اليه العزيزية في أعقاب غرق سفينتها البخارية « نجد » في ديسمبر ١٨٦٥ م بعد اصطدامه بالشعاب المرجانية بالقرب من سواكن (٥) ، ومن ثم كانت المهام الخاصة بالفئارات والإصلاحات قبل إبحار السفن وترتيب الوكيل .

وفي فترة مصلحة وإبورات البوستة الخديوية جاءت اشارات كثيرة الى وكيل سواكن واشرافه على شئون سفنها بالإضافة الى شئون الميرى ، وإن كانت قد حفلت مكاتباته وخاصة في الأخريات بمنافسة السفن الأجنبية ، حتى أن سفن الشركة الانجليزية British India دخلت في منافسة مع سفن المصلحة وحاولت الحصول على امتياز نقل بوستة السودان من حاكمه غردون باشا في (جمادى أول) ١٢٩٥ هـ (مايو ١٨٧٨ م) بعد تخفيضها نولون النقل ولم تنجح في ذلك ، كما كانت لها خطوط منتظمة تنقل البضائع من سواكن الى أوروبا بنولون أقل كثيرا ، وهذا يوضح الصورة التي كانت عليها المنافسة في تلك الفترة ، وذلك

(٢٢٥) المصدر نفسه ، - أمين سامي : مرجع سابق ، مج ٢ ، ص ٣ ، ص : ٦٥٣ .

(٢٢٦) السيد سيد أحمد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٠٣ .

(*) كان سواريه سليمان قبودان الكريدل (الكريتل) ، ويروى أنه يادد بإرسال زوارق النجدة الى سواكن فقلعت منها السفينة « الإبراهيمية » التي أفلتت الأحياء والتشلت =

نتيجة وجود خطوط ملاحية منتظمة أساسا من الهند الى عدن فالسويس الى اوربا واستفادتها الكبيرة من قناة السويس في تخفيض نولونات الشحن، بالإضافة الى أن أجزائها الأساسية كانت تحصلها بين الموانئ البعيدة وكانت الموانئ أثناء الطريق كسواكن وغيرها تحصل حاصل ، ومع ذلك فقد ظلت مكاتباته تشير الى وجود نشاط للسفن باستثناء فترات سقوط الأمطار التي تعوق حركة التجارة (٢٢٧) .

وعامة ففي هذا المجال تجدر الإشارة الى ملاحظة هامة جاءت في المكاتب السابقة من وكيل سواكن الى مدير عموم مصلحة وابورات البوستة الخديوية يخبره فيها عن حضور مستر وايل فيشر W. Fisher قنصل إنجلترا الى جده والذي كان وكيلاً للشركة الانجليزية British India الى سواكن وقيامه بالاتفاقات المنافسة مع التجار بنولون أقل ، وأضافت المكاتب أنه قابل غردون باشا حاكم السودان أثناء المناقصة التي أجريت في جمادى أول ١٢٩٥ هـ (مايو ١٨٧٨ م) بأشراف الحاكم عن تخصيص سفينة لنقل بريد السودان وركاب الميرى بين سواكن ومصوع والسويس نظير مائتي جنيه واتفق القنصل الوكيل مع غردون على مرور سفينة انجليزية نظير ١٨٠ جنيه ثم بمقابل ١٥٠ جنيه ولكن أبلغ غردون بعد ذلك محافظا سواكن ومصوع بأن يبطل وكيل مصلحة وابورات عن ترك ذلك لسفينة من سفن المصلحة نظير مائتي جنيه (٢٢٨) .

ومما يمكن ملاحظته ، أن غردون أقدم في البداية على إجراء لم يكن متبعاً من قبل مع السفن التجارية المصرية التي كانت تجدد التعاقد على نقل أمور الميرى بما فيها البوستة بصفة دورية وأن الأمر لم يكن قاصراً على قيامها بمهمة حكومية بعينها ، ويرجع أنه روادته فكرة نقل هذا الامتياز الى الشركة الانجليزية ، ولكنه تراجع بعد ذلك لادراكه مكانة هذا المشروع

= الفرقى ، أما سليمان قبودان لمحيماً وجد سفينته تفرق في الماء ولحق النزول منها بعد أن نزل الجميع وغرق فيها ومعه الضابط الأول ، - د. أحمد عبد المصنف محمود : مرجع سابق ، ص : ٦٩٠ .

(٢٢٧) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة وابورات الخديوية) : سجل م/٢٧/٣/١ ج ٢ ، رقم ٤٢ في ١١ ج (جمادى أول) ١٢٩٥ هـ (١٤ مايو ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير المصوم ، ص : ١٢٧ ، - رقم ٤٤ بتاريخ ٢٧ ج (جمادى أول) ١٢٩٥ هـ (٣٠ مايو ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى المصوم ، ص : ١٢٤ .
- سجل م/٢٨/٣/١ ج ٣ ، رقم ٥٧ بتاريخ ٨ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (٦ سبتمبر ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير المصوم ، ص : ١٠٢ .
(٢٢٨) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة وابورات الخديوية) : سجل م/٢٧/٣/١ ج ٢ ، رقم ٤٢ بتاريخ ١١ ج (جمادى أول) ١٢٩٥ هـ (١٤ مايو ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير المصوم ، ص : ١٢٧ .

الملاحى لدى الخديوى ، ومن ثم تراجع فيما كان ينوى تنفيذه مضطرا ، وعامة لعل هذا العرض يبرز أن علاقة البحرية التجارية المصرية وسواكن لم تكن ملاحية فحسب وانما كانت ضمن أطر الظروف السياسية أيضا .

— مصوع :

عاصرت نفس ظروف فترة سواكن وبداية الحاقها للإدارة المصرية ، واقترن وجود وكيل ملاحى بها بتاريخ بداية انتظام مرور البريد المصرى . وقد جاءت عدة اشارات الى وجود مخازن فحم بها خاصة بالسفن التجارية المصرية ، مثلما وجدت بها حركة ملاحية وخاصة فى موسم الحج ، بالإضافة الى تخصيص سفن تجارية لمنقولات الميرى وانتقالات الحكمدار .

اما بالنسبة للوكيل الملاحى فلم تورد الوثائق تفاصيل عنه ، ولكن يرجح أنه تم الاعتماد فى البداية على سواريات السفن وما يمكنهم القيام به فيما يتعلق بشحن وتفريغ السفن ، وذلك فى ضوء علاقتهم بالسلطات المحلية والتجار والأهالى ، وفى عهد مصلحة وابورات البوستة الخديوية أشير مرارا الى وجود توكيل لها فى مصوع ، ولكن كان شاغله وكيل بالعمولة واستمر هكذا حتى أخريات فترة البحث (٢٢٩) .

وكما هو ملاحظ فى مصوع أو سواكن قبل ذلك ، أن وجود الادارة المصرية كانت توفر قدرا من التعاون مع السفن التجارية الأمر الذى وفر عليها عناء تعيين وكلاء ملاحيين واقتصار عمالة التوكيل حينئذ على الأنفار العاديين الذين كانوا يعاونون السوارى وأفراد الطاقم فى اجراءات الشحن والتفريغ وقد اكتسب هذا التعاون أهمية خاصة بعد توقيع اتفاقية إلغاء تجارة الرقيق ، بما تضمنته من بنود خاصة برقابة السفن (*) .

— الجديدة :

بداية نود الإشارة الى ما سبق ذكره عن لجان المرور البحرى ومنها التى أرسلتها الشركة العريزية فى غرة ربيع الثانى ١٢٨١ هـ (ديسمبر ١٨٦٤ م) للمرور على موانئ الجواز واليمن ضمن مناطق أخرى تصل الى الهند ، وصدر بشأنها أمر كريم من اسماعيل باشا كان متضمنا ضرورة توزيع هدايا على ضباط وأعيان تلك الجهات وتوطيد العلاقات بهم ، الأمر

(٢٢٩) - : سجل م/٢٨/٣ ج ٣ وارد فروع ، رقم ٥٣ بتاريخ ٢٢ ش (شبان) ١٢٩٥ (٢١ أغسطس ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى الصوم ، ص : ١٥ . - رقم ١ بتاريخ ٣ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (٣٠ أغسطس ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير الصوم ، ص : ١٠٤ .

(*) سيتم تناول ذلك فى الفصل اللاحق .

الذى يعكس اهتمام العزيزية بالملاحة التجارية فى هذا الميناء ، وتلازم معها اهتمام الباشا بتوطيد العلاقات مع أعيانها ومستوليها ، وهذا يترجم الاهتمام المصرى عامة بالحديدة ، وقد استمر ذلك فيما بعد على الرغم من أحداث العسير وارسال مصر قواتها التى نقلت على الباخرة التجارية « الحديدة » الى جده ، وذلك لاتباع سياسة الليل ومحاولة القضاء على الأسلات دون قتال وهو ما تم .

وبالإضافة الى توصية لجنة العزيزية فيما يتصل بتوطيد العلاقات ، فقد أرسلت الحكومة المصرية بعثة بحرية الى الحديدة فى ١٠ جمادى الثانى ٢٨٢ هـ (أول نوفمبر ١٨٦٥ م) للتفتيش عن الفحم الحجرى بعدما أشيع عن وجوده بها (٢٣٠) ، ولكن يبدو أن العزيزية وجدت حينئذ أن الحالة المضطربة لم تكن تسمح بانتظام مرور سفنها الى الحديدة ، ومن ثم اقتصرتم مهامها على نقل طلبات الميرى إليها أو بالقرب منها .

ولما كانت القوات المصرية قد عادت من الحجاز وشمال اليمن فى يناير ١٨٦٦ بعد أن أمضت حوالى السنتين دون قتال ، واستقرار المنطقة نسبيا لبعض الوقت ، من ثم كانت الظروف أفضل وجاءت للعزيزية الفرصة مواتية اثر مكاتبات أرسلت إليها من تجار وأهالى جده فى شهر صفر ١٢٨٦ هـ (مايو ١٨٦٩ م) يبدون فيها الرغبة فى استخدام سفنها لنقل تجارتها الى الحديدة (٢٣١) ، ومن هنا كان قرارها بتاريخ ٢٢ ربيع (ربيع ثانى) ١٢٨٦ هـ (١٣ يولية ١٨٦٩ م) بمرور سفينة على الحديدة كل خمسة عشر يوما فى طريقها بين جده ومصوع (٢٣٣) ، ولكن يبدو أنها لم تلم بتعيين وكيل لها فى الحديدة وتم الاستماضة عن ذلك بما كان يتم عن طريق سواريات السفن ، على عكس ما تم بعد ذلك فى عهد مصلحة وإبورات البوستة الخديوية التى قامت باختيار وكيل لها بالعمولة (٢٣٤) .

(٢٣٠) - د شوقى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٤١٩ ، د فاروق عثمان إهانة : مرجع سابق ، ص : ٢٩٩ .

(٢٣١) - دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٧ - ١٨٦٩ ، بيان المواد المقضى للدولة فيها بالمجلس بتاريخ ١٥ مسفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) ، الجند الثامن .

(٢٣٢) - جاءت هكذا (٢) ويقصد بها ربيع الثانى بدلا من (د) قفط ، وعلى غرار ما كان متبعيا فى (د أ) أى ربيع أول .

(٢٣٣) - : محفظة الوابورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، مكاتبة بتاريخ ٢١ ربيع الثانى (هـ يولية ١٨٦٩) من توكيل السويس الى الموموم عما جاء فى قرار مجلس قوميون العزيزية بتاريخ ٢٢ ربيع الثانى ١٢٨٦ هـ .

(٢٣٤) - (مصلحة وإبورات البوستة الخديوية) : سجل م/٢٧/٣ ج ٢ د ورد فرج ، رقم ٨ فى ١٨ جا (جماد الثانى) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) ، من توكيل الحديدة الى مدير الموموم .

وقد أشارت مكاتبات هذا التوكيل الى توطد العلاقة بين المصلحة
التجارية وأهالى وتجار الحديد ، حتى أنهم أرسلوا مكاتبات تفيد بضررهم
من عدم مرور سفنها فى صفر ١٢٩٥ هـ (فبراير ١٨٧٨ م) ، وكانت قد
اضطرت السفن مؤقتا الى العودة من جده لوجود حجر صخى فى الحديد
آنذ ، وقد عبروا فى تلك المكاتبات عن عدم رغبتهم فى استخدام السفن
الأجنبية ، وقد دفعتم تلك العلاقة الى الاتفاق مع بعض سفنها على شحن
تجارهم من الحديد الى مرسيليا (٢٣٥) وكذلك الى خطوط الأستانة ،
وكانت تلك الخطوط المباشرة احلى ثمار قناة السويس .

— عملن :

ومع هذا المبدأ لابد من الإشارة الى أهمية موقعه فى المدخل الجنوبى
للبحر الأحمر وأهمية ذلك بالنسبة لتزويد السفن بالفحم ، وكانت الشركات
الانجليزية تمتلك مخازنه تبعا للنفوذ السياسى لحكومة بومباى فى عدن ،
وقد جاء ذكر عدن فى وثائق الشركة المجيدية ، اذ على الرغم من غلبة التوجه
الفرنسى فى سياسة محمد سعيد باشا الا أن مصر بموقعها الملاحي الهام
أدت خدمة فائقة حين نقلت عبرها القوافل الانجليزية لاختداد ثورة
الهند ١٨٥٧ (٢٣٦) ، وكانت هذه ذات أثر فى توطيد العلاقات الملاحية
بين المجيدية والانجليزية P & O .

ولما كانت حكومة بومباى هى ذاتها صاحبة الاشراف على عدن التى بها
مخازن الفحم ، فقد امتدت أوجه التعاون الى مد السفن المصرية بالفحم
بالإضافة الى قبولها للإصلاح فى ترسانات بومباى ، بيد أنه لم تعين المجيدية
وكيلا لها فى عدن آنذ ، وكانت تحصل على هذه الامدادات اثر المخاطبات
مع شركة P & O ، وكان يقوم وكلاؤها بتلك المهام (٢٣٧) .

أما فى عهد اسماعيل باشا فقد ازدادت الأهمية وذلك لتعدد وتشعب
المصالح المشتركة بين الحكومة المصرية وسلطات عدن وشركات الملاحة

(٢٣٥) - : سجل م/٢٦/١ ج ١ ، رقم ١٦ بتاريخ ٢٨ من (صفر) ١٢٨٦ هـ
(٢ مارس ١٨٧٨) من توكيل الحديد الى الصوم ، - سجل م/٣٠/١ رقم ١٦ بتاريخ
١٦ أغسطس ١٨٧٩ من توكيل الحديد الى المدير ، ص : ٢ .
(٢٣٦) راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام البحرية التجارية ، - سفن البحرية
التجارية المصرية .

(٢٣٧) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : - سجل م/١٢/٦ ، مائة
بتاريخ ٢٥ شعبان ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ابراهيم وأصل قبولان
سوارى وإبرو حجاز فى عدن ، ص : ١٣ ، - نفسه ، رقم ٣٧٦ بتاريخ ١١ هـ (فى القصة)
١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير الى سوارى وإبرو حجاز ، ص : ١٢ .

الانجليزية ، ومنها ما شهدناه فى تفضيل الباشا شراء سفن انجليزية ثم نجحنا فى شراء فنار زنوبيا ١٨٧١ من شركة P & O ، وكان قد نجح قبل ذلك فى جعل الاشراف على الفئارات المصرية فى البحر الأحمر من سلطات مصر بعد أن كانت فى عهد سلفه لاشراف الشركة الانجليزية ذاتها، وازاء تزايد الاهتمام بالملاحة فى جنوب البحر بعد الحاق مصوع وسواكن واتجاه الانظار المصرية للأماكن المجاورة تزايدت الحاجة الى مناطق التزود بالوقود وورش للأصلاحات السريعة الخاصة بالسفن التجارية فى تلك الأرجاء ، وقد نجحت الحكومة المصرية فى الاتفاق مع مأمور الأعمال العثمانى فى عدن « حسن بك على » على اشرافه على شئون سفنها بها خاصة بعد موقف الخديوى الداعم للبريطانيين إبان أحداث الحبشة وموافقته على استئجارهم سفن الشركة العززية وعرضه مساعدة سفن الأسطول الحربى (٢٣٨) .

وتكشف مكاتبات حسن على بك الى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية عن كثرة ترددها للتزود بالوقود واجراء الاصلاحات وقيامه بدفع ما تحتاجه من نقود وذلك أثناء إبحارها الى بربرة وجوبا مثلما كان كان له وكيل يقوم بذات مهامه فى بربرة هو « السيد محمد سرور البقادی » (٢٣٩) .

على أنه لا يمكن الجزم باقتصار مسئولية حسن بك هذا على الشئون الملاحية رانما كانت ذات شق سياسى ، وحسبما يورد الدكتور فاروق أباطة فقد كان يقوم بإرسال برقيات الى الخديوى تحتوى على أخبار سياسية تتعلق بالموقف البريطانى تجاه مشروعات التوسع المصرى فى زنجبار وساحل الصومال (٢٤٠) ، الأمر الذى يؤكد بأن المهام الملاحية لم تكن بعيدة بأية حال عن الظروف السياسية .

- دلالة وأثر عمل التوكيلات الملاحية :

تأسيسا على العرض السابق فقد أكلت الحقيقة التاريخية تطور البحرية التجارية فى عهد اسماعيل باشا عنها فى عهد محمد سعيد باشا ، وكان ذلك متسقا مع زيادة رأسمالها واتساع نشاطها الذى لم يقتصر على

(٢٣٨) د- فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ص ، ص : ٣٦٤ ، ٤٤٩ .

(٢٣٩) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة الإبورات الخديوية) : سجل ٢٧/٣/١٠م وارد الفروع ، رقم ٧ فى ٤ ش (شبان) ١٢٩٥ هـ (٣ أغسطس ١٨٧٨) ، من حسن على بك يسكن الى مدير المصوم ، ص : ٦٦ .
- سجل ٢٩/٣/١٠م رقم ٤٢ فى ١٠ يوليو ١٨٧٩ من حسن على بك يسكن الى ديوان المالية ، ص : ٥٢ .

(٢٤٠) د- فاروق عثمان أباطة : مرجع سابق ، ص ص : ٤٤٦ ، ٤٥٠ .

البحر الأحمر كما حدث في غالبية فترة سعيد باشا ، وإنما امتد الى موانئ أخرى في جنوب البحر الأحمر بالإضافة الى انتشارها في سواحل البحر المتوسط في الشام والموانئ التركية والأوربية الى أن وصلت لندن ، وكان ذلك دليلا على ازدهار الحركة البحرية مثلما كان يعكس في غالبية الفترة توازن العلاقات المصرية العثمانية من جهة ، وتوازنها مع الدول الأوربية من جهة أخرى أو بالأحرى توازن المصالح .

أما انتشار التوكيلات الملاحية في غالبية العظمى من الموانئ العثمانية فقد كان ذلك دليلا على استفادة البحرية التجارية من الموقع الملاحي والغطاء السياسي العثماني في ظل حرص السياسة المصرية على وجود ذلك الغطاء ولم يقتصر أثر ذلك على هذه الجوانب فقط ، وإنما امتد الى تعاون القنصل العثماني وترشيحه الوكلاء في بعض الأحيان ، وإذا كان الامتداد الى الموانئ الأوربية دليلا على تطور علاقات مصر مع تلك الدول ، اليونان - إيطاليا - إنجلترا) فلم يكن ذلك الامتداد بحال يتم على حساب الموانئ العثمانية برمتها ولكن في ضوء تحقيق المصالح سواء كان ذلك لأغراض اقتصادية أم سياسية ، على أن الاهتمام بتوكيل الأستانة على وجه الخصوص أبرز هو الآخر خصوصية الاهتمام المصرى سواء في ادارة المشروعات الملاحية أو الحكومة الخديوية بالأستانة ، وكان مبعث ذلك اقتصاديا في عالم الفائدة الملاحية ، ولكنه في جزئية الاهتمام بتسيير ملاحه ساحلية في الأستانة كان جزءا من لعبه السياسة الخديوية ، وصافرت هذه الجزئية مع التواجد المصرى من خلال التوكيلات الملاحية المنتشرة في الأرجاء والسفن المبحرة في ابلاغ رسالة هامة لمن يراقبها عن التطور المصرى الجدير بالتمدين ذى القدرة على الانتشار في عالم البحار ، وبطريقة غير مباشرة له مثليه ووكلائه الذين يرفعون رأيه (سنجق مصرى النشاط) بين الممثلين التجاريين للدول في مختلف الموانئ ، ومن ثم ليست مصر كولاية لا حول لها ولا قوة وإنما لها هؤلاء كاولئك الذين للدول يعنون بشئون نشاط سفنها وتجاراتها ، مثلما كان بعضهم يوافقها بما يراه في عالم السياسة (سيرا - يريه - عدن) ، وعلى هذا الأساس بدأ الوكلاء من أهم نقاط ارتكاز التعبير عن الدور المصرى في المحيط الخارجى .

أما عن اختيار بعض الوكلاء كموظفين من ذوى الرتب (ألبكوية) أو البحرية (بكباشى - قائمقام - ميزاى) أو كبار موظفين (أمين كمرك - رئيس ميناء) .. الى آخره ، فإن ذلك يدل دلالة واضحة على مكانة هذه المشروعات والحظوة التى كانت تتمتع بها بالإضافة الى تميز عمل الوكلاء ، ولم يكن قبول كبار التجار أو اعيان الأهالى (جده - جشمه) العمل كوكلاء

للمشروعات الملاحية المصرية نظير عمولة أقل ، دلالة على تلك المكانة ، بل أكد حرصهم على تقديم الضمانة مدى الشعبية التي نالتها في تلك الأرجاء .

وفي مجال دلالة التعيين والاختيار للوكلاء ، فإننا نلاحظ اقتران التعيين بالموائىء الأكثر رسوخا وفدرة على المشاركة في النشاط على غمس الأخرى ، كما نلاحظ عدم اختيار وكلاء لبعض الوقت في بضعة موائىء وهذه سنجعلها اما في موائىء عثمانية تمر عليها السفن دون انتظام ، او في موائىء أكثر قدرة على المشاركة في النشاط البحري (كسواكن - حصوع) وهذه تدل على وجود تعاون بين السلطات المحلية وقادة السفن ، سواء كان ذلك في ظل الرعوية العثمانية لموائىء بحر ايجه أو الدردنيل ، أو التبعية المصرية في البحر الأحمر .

وفي هذا المجال نشير الى دلالة جزئية أكثر خصوصية في عمليات الوكلاء فإننا نلاحظ تفوقها في سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها عما كان في البحر الأحمر ، وكان ذلك بالنسبة لأولهما لإمكانية اقتناص أكبر قدر من التجارة في ظل انتشار شركات الملاحية الأجنبية ووكلائها أو لقرب هذه الموائىء خاصة من مواطن إدارة هذه السفن في أوروبا ، على عكس ما كان حادنا في البحر الأحمر الذي تميز بوجود كثافة تجارية نسبية لصالح السفن المصرية .

على أنه كانت توجد دلالة أكثر أهمية في تمهيد الشركة العريزية بتوزيع البريد الخارجي من خلال توكيلات والنص على أن يكون بكل توكيل قسم خاص (أوضه) لمختص البريد ، فإن الشركة بوكلائها أصبحت في هذه الحالة الادارة التي مكنت من تدبير البديل عن توزيعات البوستة الأوروبية خارجيا ، وهي التي أمر اسماعيل باشا باشتياعها وأبرم عقد البيع في ٢٩ أكتوبر ١٨٦٤ ، وتمت الصفقة في ٢ يناير ١٨٦٥ (٢٤١) ، وفي تاريخ معاصر تم توقيع اتفاق العريزية والحكومة على نقل البريد بسبلتها مقابل رسم سنوى ، ومن ثم فقد كان انتشار هذه التوكيلات أكثر تعبدا عن الامانى الخديوية في مواجهة النفوذ الأجنبي ، ولعل هذا الاطار كان أبعد أثرا في الخطوات التي مهدت بعد ذلك لانضمام مصر لاتحاد البوستة العمومي في برن ١٨٧٤ ، بما قدمته وأثبتته من قدرة مصرية سواء بوجود السفن أو التوكيلات .

على أن هذا الأثر يقودنا الى تناول بقية الآثار وأهمها اسهام وجود

(٢٤١) وزارة المواصلات : مرجع سابق ، ص - ص ٥٣ - ٥٦ ، وراجع ما سبق تناوله عن ظروف قيام النشاط وما سيتم تناوله في الفصل اللاحق .

التوكيلات الملاحية بتلك الأعداد فى توفير نقاط ارتكاز نشاط السفن ،
وأسهم تنوعها بين الموانئ فى إيجاد تنوع للمشحونات وكان من شأن
تضايف التوكيلات والسفن الربط بين الموانئ بعضها البعض وبطريقة
أخرى بين مصر وتلك الموانئ .

على أنه توجد آثار أخرى من أهمها اعداد الكوادر المصرية فى التدريب
الوظيفى العملى بين مختلف الجنسيات ، وكان هذا الأمر أكثر أهمية بما
أتاحت التوكيلات من ادخال روح العمل بالخارج للمصريين ، اذ كانت
السمة الغالبة هى توافد الأجانب أو إيفاد المصريين فى بعثات ، أما إرسالهم
للعمل للخارج بعيدا عن خاصة المعية الحديوية ، أو بالأحرى موظفون بالخارج
تابعون لشركة مصرية ، نعتقد أن ذلك لم يتم وبهذه الصورة من قبل ،
ونعتقد أيضا أن العمل بالخارج أسهم الى حد كبير فى اكسابهم تطورا
ثقافيا نتيجة اختلاطهم بالجنسيات الثقافية المختلفة مثلما اكسبهم أبعادا
نفسية على صعيد عاداتهم الاجتماعية واقدامهم على التوجه للعمل الملاحى
خارجيا بدلا من ارتكانهم للأرض أو الوظيفة المبرى داخل مصر .

وعامة فقد كان من أثر انشاء التوكيلات سواء بتعيين الوكلاء أو
اختيارهم قيام علاقات بين المشروعات الملاحية وأهالى تلك المناطق ، وبما
يمثله ذلك من إيجاد اسم مصر ومشروعاتها وعلامات تطورها ، أو تقوية
العلاقة والارتباط بالسفن المصرية وهو ما شهدناه فى إرسالهم التماسات
للادارة وللخدويى نفسه أحيانا يطلبون فيها مرور السفن التجارية
المصرية .

وعامة فقد كان للتوكيلات الملاحية دورها الهام فى ربط النشاط
المصرى بالجهات الخارجية خاصة على صعيد علاقات التبادل الدولى فى
التجارة والأخبار والمنافع ، فهم الذين كانوا يعنون برغيب التجار فى
الشحن بالسفن المصرية ومنهم أيضا من كان معنيا بتلبية طلبات الحكومة
التجارية من الخارج الى جانب احتياجات المشروعات الملاحية (لندن -
ساقز - جنق قلعة وغيرها) ، ومنهم من كان يقوم أثناء عمله بأمر البريد
وتبادل الأخبار أو كان معنيا بنقل العناصر الثقافية كخصوصيات الأوبرا ..
ومنهم من أشرف على التطوير الحضارى لمواطن توكله سواء بالانشاءات
البرية كالمكاتب والمخازن أو البحرى كاصلاحات الموانئ .. وكانت تتضافر
هذه العناصر فى بلورة علاقات الشعوب سواء بالخدمات التى تؤدى للركاب
والحجاج مثلا ، أو تلك التى كانت تترك أثرا فى علاقات السياسة نتيجة
العمل على راحة المتميزين من الركاب ذوى الشأن كالساسة .

وعلى كل فقد بدت التوكيلات كما أشرنا فى البداية ركائز العمل البحرى ، وبدونها كان يمتدى النشاط البحرى الخارجى القصور ، وإذا أمكننا أن نصنف جوانب هذا النشاط فى شقه التجارى لوجدناها تنحصر فى توكيلات كركائز - سفن كادوات - ثم مشحونات تترجم عليهما معا ، لانه بدون هذا المشحونات لا يمكن ترجمة الدور الذى هو الغاية ، ومن ثم يبدو الأمر أشبه بمعادلة حسابية (توكيلات ملاحية + سفن بدور دور = صفر ، توكيلات ملاحية + مشحونات بدون سفن = صفر) ، سفن تجارية بدون وكلاء لن تؤدى دور ، ولذلك كان يتم التلازم بين الفناء التوكيل والفناء مرور السفن المنتظمة .

غير أنه وفى ضوء الملاحظة الأخيرة تبرز نقطة هامة فى عرف النظم البحرية هى أن قادة السفن يختلف عملهم عن الوكلاء ولكن يجوز لهم القيام بذلك حال تواجدهم بميناء لا يوجد به وكيل ملاحى ، ومن ثم فهم فى هذه الحالة فى عدادهم ، ولكنهم فى مثل هذه الحالات وإزاء التطور البخارى الذى أوجد النقل السريع بالإضافة إلى حرية التجارة التى أوجدت بين السفن تنافسا مشروعا وإزاء تطور النشاط التجارى الدولى كان يمتدى دورهم القصور ، ولكنه على أية حال يفسر بعدا فى العلاقة بين نشاط السفن والوكلاء يتمثل فى وجود مهام غير منتظمة فى الموانئ التى لم يكن بها وكلاء أو التى ليست لها القدرة على المشاركة الفعالة المجدية فى النشاط البحرى ، ولكنها كانت تضاف إلى أنشطة السفن ، ونفس الشيء بالنسبة لدور السفن التجارية فى دعم الأسطول الحربى ، فمثل هذا الأمر لم يكن يتطلب وكلاء ملاحيا بمعناه المعروف ولكن الوكالة هنا مجازية تنصرف على الإدارة وتنفيذها القرارات والأوامر الحكومية ، ومثل ذلك سائر المأموريات وعقود التاجير الخاصة وغير ذلك ، مما يضاف إلى الأنشطة التى تسهم فى بلورة دور السفن ، الذى يترجم الركيزة الهامة فى نشاط البحرية بصفة عامة ، وهو ما يتم تناوله فى الفصل التالى .

الفصل السابع

دور السفن التجارية المصرية في النشاط الخارجي.

لما كان نشاط السفن في المجال البحري هو المحك العملي لقياس دورها ، من ثم يعرض هذا الفصل لرصد دور الأسطول التجارى المصرى فى سوق المنافسة الدولية ، ثم يفتد تفاضيل نشاط السفن فى نقل التجارة بين مصر والخارج - الركاب - البريد ، ثم فى مهام وخصوصيات الميرى ، ويختتم بدراسة دور الأسطول التجارى فى دعم الأسطول الحربى ، وكانت هذه العناصر أبرز المجالات ، التى يمكن من خلالها لقاء مزيد من الضوء على ما قامت به البحرية التجارية المصرية .

أولا : الأسطول التجارى المصرى فى سوق المنافسة الدولية :

كفل استقرار حرية التجارة والملاحة لنشاط السفن التجارية عامة اطارا من الشرعية فى ممارسة نشاطها فى فترة البحث ، وقد واكبت البحرية التجارية المصرية التطور العالمى فى استخدامها البخار بما يحققه من عامل السرعة ومرونة الحركة فى النقل البحرى ، ومن ثم توفرت لها - فى ضوء توافر العمالة الفنية - القدرة على الصمود فى المنافسة .

على أن تلك القدرة كانت تحقق فى الواقع عدة أمور فى مقدمتها ؛ بلورت نشاط مصرى حضارى فى النقل البحرى ، حقق وجود سفن مصرية قدرا من الافادة من الاصلاحات الملاحية التى قامت بها الحكومة فى الموانئ وبالتالى لم تكن تلك الاصلاحات فى صالح الأجانب فقط ، وجود سفن تجارية مصرية كان معناه وجود ادارة مصرية خالصة لخدمة أغراض الحكومة متى رجعت على اختلافها ، وغلاوة على ذلك فقد كانت محققة لجانب هام من جوانب التمسير .

ولكى يكون الحديث مستندا الى أدلة تشير الى أنه فى ضوء الخطوط الملاحية التى أبحرت فيها السفن التجارية المصرية ومقارنتها بالخطوط الأجنبية كانت بعد افتتاح قناة السويس ستة خطوط منتظمة ثلاثة فى البحر المتوسط ، اثنان من الاسكندرية الى الأستانة والثالث من الاسكندرية الى موانئ الشام ، ثم خطان فى البحر الأحمر أحدهما من السويس الى

بربرة ثم آخر من بربرة الى عدن ، وأما الخط السادس فكان من جدة الى
الاستانة ، علما السفن الأخرى التى تسير بدون انتظام (١) .

أما خطوط الملاحة الأجنبية فقد كانت عام ١٨٧٢ كما يلى (٢) :

— خمسة خطوط انجليزية منها اثنان من الاسكندرية الى سوثامبتون
Southampton بانجلترا ، والثلاثة خطوط من السويس اثنان منهم الى
كلكتا والآخر الى بومباى فى الهند .

— خمسة خطوط فرنسية أحدهم من الاسكندرية الى مرسيليا ، وآخر
من مرسيليا الى هونج كونج عن طريق بورسعيد .

— أربعة خطوط نمساوية منها واحد بين الاسكندرية وتريستا ،
وواحد بين الاسكندرية والاستانة ، وآخر من تريستا الى بومباى عن طريق
بورسعيد السويس .

— خطان ايطاليان أحدهما بين جنوة والاسكندرية ، والآخر من جنوة
الى بومباى مرورا ببورسعيد السويس .

— خط روسى بين الاسكندرية والاستانة وأوديسا .

— خط تركى (عثمانى) من الاستانة الى البصرة عن طريق بورسعيد
السويس .

بالإضافة الى ذلك كانت توجد أعداد من السفن الأجنبية تعمل بدون
انتظام ، وخاصة الانجليزية بين مصر وأوروبا .

وكما هو واضح فإن المقارنة الإجمالية لأعداد الخطوط كانت فى صالح
تفوق الأجنبية مجتمعة ، أما اذا قورنت كل على حدة بالمصرية نجد تفوق
المصرية على الانجليز أو الفرنسية أو أيا من الأخريات ولكن مع ملاحظة
أن أعداد السفن المصرية فى خطوطها قد تراوحت بين ٢٦ ، ٢٧ سفينة
بينما تفوقت بعض أعداد السفن الأجنبية فى خطوطها ، وكان ذلك بالنسبة
للانجليزية والفرنسية والنمساوية على وجه الخصوص حسبما نوضح ذلك ،
أما نشاط السفن المصرية بالنسبة للعثمانية فكما هو واضح
تفوق خطوطها عما كان لسفن الدولة العثمانية التى لم يكن لها سوى خط
واحد وهى الدولة صاحبة السيادة ، ومن ثم فقد برز فى هذه الخصوصية
دور السفن المصرية البخارية فى ربط أرجائها بحريا .

(١) راجع ما سيتم تناوله عن دور السفن فى ربط مصر بالعراق .

(٢) د . أحمد أحمد الحتة : مرجع سابق ، (ط ١٩٥٥) ، ص ص : ٣٦٨ ، ٣٦٩ .

أما تفاصيل خطوط تلك السفن الأجنبية فقد كانت حسبما أوردها على مبارك الإنجليزية وأهمها لشركة الشرقية P & O وكانت رحلاتها أسبوعية ، تبحر سفنها من سوثامبتون يوم السبت وتصل الاسكندرية كل يوم جمعة وتقوم منها كل يوم أحد ، وتصل الاسكندرية سفينة من برنديزى تبحر منها الثلاثاء وتدخل ميناءها الجمعة أيضا وتقوم منها الأحد أو الثلاثاء .

أما الفرنسية ومن أهمها الميساجيرى الامبراطورية ، فكانت مواعيد رحلات سفنها من الاسكندرية يومى السبت والأحد ، ومن بورسعيد السبت ، كما كانت تزجد رحلات لشركة فرسينى كل أسبوعين للاسكندرية أيضا ، بينما كانت ترد سفن شركة اللويد النمساوية للاسكندرية كل يوم جمعة بعد منتصف الليل ، وتقوم منها كل يوم اثنين ظهرا ، وذلك بالنسبة للقادمة من تريستا ، أما التى تنجى الى الاستانة فتقوم من الاسكندرية كل ثلاثة ، وأما خط الشام فيمر بالاسكندرية يوم الجمعة كل أسبوعين ، أما شركة روباتينو الإيطالية فقد كان خطها من جنوة يصل الاسكندرية فى السابع والسادس عشر والسابع والعشرين من كل شهر ، وخطها الى بومباى يمر ببورسعيد أول كل شهر ، وكانت رحلات الشركة المسكوبية فى خطها القادم من أوديسا تصل للاسكندرية مرة كل أسبوعين ، وفضلا عن ذلك وجدت سفن بريديّة لشركات أخرى (٣) .

وكما هو ملاحظ كثافة التقاء النشاط البحرى حول الاسكندرية التى بدت ميناء مصر الأول ، وكان من أثر هذه الكثافة على السفن المصرية أن إدارتها كانت تقوم بوضع مواعيد تبدأ من حيث تنتهى مواعيد السفن الأجنبية ، بمعنى آخر اختيار موعد للابحار أو الوصول خلاف التى للسفن الأجنبية فى معظم الأحيان ، وذلك لاتاحة الفرصة لشحوناتها ، مثلما كانت تنهج سياسة تخفيض النولون فى بعض الأحيان ، وقد سبق الإشارة لذلك على عمل الوكلاء ، ولعلنا نشير الى أن مجال العمل البحرى بين هذه الشركات لم يكن فى مجمله تنافس ، وإنما كان يشمل بعض أوجه التعاون فضلا عن المسارعة بالانتفاذ البحرى بين السفن ، وكان يتم الاستعانة ببعض عاملها فى السفن المصرية وكذلك التزود بالوقود أو شراء السفن واصلاحاتها وما الى ذلك مما سبق الإشارة اليه فى مواضعه .

على أن ما يهمنا فى هذا العرض هو رصد أثر كثافة عمل السفن الأجنبية على البحرية التجارية المصرية ، حقيقة لقد نحتت المصرية جانباً

(٣) على مبارك : مرجع سابق ، ص ٧٤ ، ص - ص : ٨٥ - ٨٧ .

من مجال المنافسة في عهد محمد سفيد باشا نظرا لظروف التدهور التي لحقت بها ، وهذا ما اختلف في عهد اسماعيل باشا ، وحتى يتضح ذلك نسوق بعض الاحصاءات للحركة الملاحية في الموانئ المصرية في الفترة التي تلت افتتاح قناة السويس وعاصرت الاستقرار النسبي للخطوط الملاحية التي سبق تناول تفاصيلها .

ومن أهم ما تحققه هذه الاحصاءات :

• أولا : توضيح صورة النشاط الملاحى في موانئ مصر وملحقاتها .

ثانيا : إبراز قدر مشاركة السفن التجارية المصرية قياسا بالأجنبية ،

ثالثا : لعلها تقدم مؤشرا نسبيا لمشاركة كل منها على حدة في النقل البحرى ، وخاصة إزاء عدم توافر احصاء خاص بالتجارة الخارجية أو حركة الركاب تبعا لجنسية السفن المستخلصة ، ونستهل هذه الاحصاءات بأمثلة عن جنسيات حركة السفن الملاحية في مينائى الاسكندرية وبورسعيد عامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ ، لكونهما أهم مينائين مصريين على ساحل البحر المتوسط (*) ، وهى تشمل حركة السفن التجارية الواردة والخارجة متضمنة البخارية والشرعية ، ولا تتضمن بطبيعة الحال السفن الحربية (**) ، وذلك من خلال الجداول المتفرقة التي أوردناها رينى بك ، وقد أقرناها ببيان النسب المثوية لكل منها ، لتبين مشاركة كل منها سواء تبعا للجنسيات أو درجة التطور في التشغيل البخارى وكانت كما يلى :

(*) كانت احصاءات موانئ هذا الساحل تشمل موانئ رشيد ، ابو قير ، دمياط ، .
البرلس ، العريش .

(**) أورد رينى بك تفاصيل حركة السفن الحربية تبعا لجنسياتها لى مختلف الموانئ والملحقات المصرية وللزيد : -

Régny, E. : Op. Cit., — Tome 1, p-p : 17-30.

— Tome 2, p-p : 20-45, — Tome 3, p-p : 22-42.

ومن خلال قراءة هذا البيان بداية في الاسكندرية يتضح لأول وهلة نبأ السفن العثمانية مركز الصدارة بالنسبة للاجمالى العام ١٢٨٥/٢٨٪ ، بيد أن هذا لا يستقيم مع فقر تنظيمها للخطوط البخارية المنتظمة ، ومن ثم تبدو هذه الصورة خادعة تصححها قراءة بيان سفنها حيث كانت الشراعية هي الغالبة والتي جعلتها تنبؤاً تلك الصادرة حيث كانت ٩٩٧٤٥٪ من اجمالى سفنها ، بينما فسرت ضلالة عدد البخارية التي لم تتعد ٢٥٥٪ من اجماليها عدم وجود خط ملاحي عثماني ، وفى نفس الوقت تقدم دليلا عمليا على عدم القدرة على المنافسة فى عالم التطور البخارى ، ويمكن أن ينطبق نفس القول على اليونان التي كانت تمتلك سفنا بخارية تعمل بين جزرها فى أوروبا ولكنها لم تصل خلال العامين للاسكندرية ، وهذا يفسر بدوره عدم وجود خط ملاحي يوناني فيما سبق تناوله .

لذلك يمكن الأخذ بنسبة السفن البخارية دليلا على المشاركة الملاحية المنتظمة ، وفى هذا المجال فإن أعداد سفن كل خط ملاحي كانت تختلف من دولة لأخرى تبعا لما نمتلكه منها أو تخصصه لرحلاتها ، ومن ثم يظهر بجلاء تفوق بريطانيا ثم فرنسا ومن بعدهما مصر ثم النمسا فإيطاليا ثم روسيا والدول الأخرى ، وذلك تبعا لدرجة ارتباط مصالحها التجارية بمصر (٧) .

واذا انتقلنا الى بور سعيد سنجد أيضا تفوق اجمالى العثمانية ولكن لنفس الأسباب زيادة أعداد السفن الشراعية ، بيد أنه يلاحظ الزيادة النسبية لأعداد سفنها البخارية (التجارية والبريدية) فبدت ١٦٢٠٪ من اجمالى البخارية ، ٨٠٢٪ من اجماليها ، وذلك لمزور سفن خطها الملاحى بين الأستانة والبصرة عن طريق بورسعيد - السويس ، ولكن ظلت نسبة الدول الأخرى متفوقة بخاريا بالنسبة لاجماليها ، وكانت البخارية الانجليزية فى المرتبة الأولى ٤٩٣١٧٪ فالفرنسية ١٦٨٣١٪ فالمصرية ١٢٢٩٠٪ ثم النمساوية والروسية والايطالية ، كما كانت البخازية تمثل القدر الأكبر بالنسبة لسفن كل منها ، ثم الدول الأخرى ، وذلك لوجود علاقات بين هذه الدول والشرق الأقصى ، ومن ثم اتخذت القناة ميرا .

أما إذا انتقلنا الى موانئ البحر الأحمر فأننا نلاحظ انخفاض أعداد السفن بها عما كان فى البحر المتوسط ملتقى الموانئ الأوروبية ، وهذا ما يوضحه البيان التالى لنفس الفترة فى موانئ السويس القصير ، سواكن ، مصوع وذلك لاجمالي السفن التجارية الواردة والخارجة .

(٧) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول « ظروف قيام البحرية التجارية » .

والملاحظ من هذا الإحصاء تبوأ السويس مركز الصدارة بنسبة ٥١٠.٥٧٪ من الإجمالي العام وكانت نسبة الشراعية بها ٢٠.٤١٪ ، أما البخارية فكانت نسبتها ٧٩.٥٩٪ ، ثم يليها مصموم ١٩.٤٥١٪ والشراعية بها ٩١.٩٥٧٪ والبخارية ٨.٠٤٣٪ ، ثم سواكن ١٥.٤١٢٪ الشراعية بنسبة ٧٧.٣٦٦٪ والبخارية ٢٢.٦٣٤٪ ، وأخيرا القصير بنسبة ١٤.٠٨٠٪ الشراعية منها تمثل نسبة ٩٨.٧٩٩٪ وأما البخارية فقد كانت ١.٣٠١٪ ، أى أن السويس لم تحتل فقط المرتبة الأولى وإنما كانت متفوقة بدرجة كبيرة فى استقبالها السفن المتطورة ، وبين هذه وتلك تبدو أهمية تحركات السفن التجارية المصرية بين سائر الجنسيات ، وهذه إذا كانت نسبة الشراعية منها تأتى فى المرتبة التالية الكبيرة للدولة العثمانية فبدت. نسبتها ٤٢.٣٨٪ من الإجمالي العام للشراعية ، إلا أنها حافظت على نفس المرتبة الثانية فى السفن البخارية فكانت ١٣.٧٨٠٪ من إجمالها العام ولم تتقدمها سوى بريطانيا التى كانت نسبة سفنها ٦.٥٤٠٥٪ تبعا لتحركاتها الملاحية المتسعة بين الهند وعدن وأوروبا مروراً بالسويس ، بيد أن أهمية هذه السفن البخارية المصرية بدت على وجه الخصوص فى مينائى سواكن ومصموم فكانت فى أولهما هى كل السفن البخارية من إابورات البوستة الخديوية ، وفى الثانية كانت النسبة المتفوقة ٧٢٪ من الاحمال ٧٤ ، وكانت السفينتان الأخريان انجليزيتين ، وفى هذا المجال بدت أداة هامة فى الربط بين مصر وملحقاتها ، ولعل هذا يقودنا الى محاولة ترتيب الإحصاءات السابقة تبعا لسفن كل دولة لتبين موقع السفن المصرية منها .

كما هو واضح فإن الدولة العثمانية كانت دوما متفوقة فى السفن الشراعية تليها انجلترا وبقية الدول ، بينما تبوأ مصر مركزاً متأخراً . حدث ذلك فى الاسكندرية وبورسعيد ، بينما تلت العثمانية فى السويس وسواكن ومصموم ، ربما لأن هذه الموانئ مثلت خصوصية متميزة لكل منهما حيث زيادة حركة الركاب فى موسم الحج وتزايد نشاط السفن بصفة عامة ، بالإضافة الى تميز روابط الشعوب وتفضيلها استخدام السفن الاسلامية فى هذا الموسم وامتد أثر ذلك فى غالبية الأحيان الى الفترات الأخرى ، ومن ثم فقد بدت السفن الشراعية العثمانية هى المنافس الأول للشراعية المصرية ، مع ملاحظة أن رينى بك فى هذه الإحصاءات لم يشر للسفن المصرية التى كانت تعمل فى النشاط الخاص بكل ميناء فى اجراءات النقل للشحن أو التفريغ أو الانتقال من الميناء للملاحة الداخلية وخاصة فى الاسكندرية حيث ترعة المحمودية ، بينما كانت الغالبية الفارقة للمصرية:

فى القصير التى بدت كميناء فقير الامكانيات الملاحية واقتصاره على استقبال حركة الركاب فى جنوب مصر .

وقد أثرت حركة السفن الشراعية خاصة بالنسبة للدول العثمانية فى ترتيب الاجمالى العام فبدت تمتلك من السفن أعدادا كبيرة عكس واقع التطور ، وذلك فى أنه لم يكن بمقدور سفنها هذه الانتظام فى خطوط مرور بحرية منتظمة المواعيد .

وعموما فالسفن الشراعية بأسرها لم تكن لها جداول مواعيد ، وإنما كانت تخضع لعوامل الطقس ودرجات الملامة الملاحية أثناء رحلاتها ، ولعل السر فى تفوق شراعية العثمانية يكمن فى أنها كانت تمتلك أعدادا كثيرة منها ، كما أن سفنها حاولت الافادة من خصوصية امتداد الولايات العثمانية ومن ضمنها مصر وكانت زيادة أو تكثيف أعدادها بديلا عن عدم امتلاك البخارية التى تتميز بزيادة الحموله وتغوق السرعة وانتظام المواعيد ، وعلى العكس من ذلك كانت انجلترا التى امتلكت كلا النوعين بدرجة مكنتها من المنافسة والتفوق فى خطوطها الملاحية .

فبالنسبة للسفن البخارية نجد أن مصر كانت تتبوأ المرتبة الثالثة بعد السفن الانجليزية والفرنسية وذلك فى أهم الموانئ الاسكندرية وبورسعيد ، السويس ، ثم تفردت بكل من سواكن ومصوع ، ثم كانت تلى سفن مصر بقية الدول النمسا ، إيطاليا ، روسية ، بينما كانت تتفقر السفن العثمانية لمرتبة تليها عن مستوى المنافسة ، ولعل ذلك يعطى صورة عن ماهيتها كرجل ضعيف ، ويقدم لنا تفسيراً عملياً لأسباب استحواد السفن البخارية المصرية على إعجاب أهالى وتجار الولايات العثمانية ، مثلما يفسر جانباً هاماً من دوافع التشجيعات السلطانية للبحرية التجارية المصرية ، حيث كانت هذه السفن العوض والبديل عما لا يملكه السلطان بالفعل ، خاصة وانها كانت ترفع رايته فى البحار وان كان ذلك اسما .

ولعل هذا يوضح أن مصر كانت بالفعل متطورة فى عالم الملاحة ، وأنها امتلكت سفناً بخارية نافست بالفعل السفن الأجنبية فى عهد اسماعيل باشا ، وكانت فى مستوى حضارى وبدرجة لم تدع معها النشاط الأجنبى يستحوذ بأسره على الموانئ المصرية ، ولم يكن منتظرا منها فى ضوء وصوغ تفوق امكانيات الدول الأخرى اقتحامها السوق الأجنبية بنفس الدرجة ، وإنما اتجهت لكى تبلور نشاطا ملموسا لأعدادها الى الموانئ القريبة ، وهذا يفسر لنا نجاحها فى الربط بين مصر والولايات العثمانية وبعض الموانئ الأوروبية الأكثر قربا فى السواحل اليونانية ، وعدم نجاحها

فى الموانئ الإيطالية والنمساوية ، وكذلك عدم وجود خطوط سير لسفنها ، الى انجلترا وفرنسا - وان كانت قد أبحرت لهما فى بعض الرحلات التجارية - وذلك لامتلاك هذه الدول أعدادا كبيرة من البخارية .

وحتى تتضح هذه الصورة بدرجة أكثر ، نقول أن الإبحار للموانئ العثمانية كان أكثر ملاءمة ليس بسبب الظروف التاريخية والسياسية فقط وانما لوجود أرضية ملائمة لنشاط السفن البخارية المصرية لخلو الساحة العثمانية من هذا النوع القادر على المنافسة ، فى الوقت الذى يتجه نشاط السفن الأجنبية للربط بينها وبين موانئ دولها ، ومن ثم أصبحت المصرية تمثل الرابط بين مصر والسواحل الشامية والعثمانية ، وكذلك كان يناسبها الإبحار الى الجزر اليونانية ، لأن اليونان كانت تسير سفنها الشراعية للموانئ المصرية ، ولم تكن تسير البخارية التى كانت تعمل بينها وبين الموانئ الأوربية .

ولكى يكون الحديث موثقا ، وحتى لا تذهب التاويلات الى الظن بامتلاك الدولة العثمانية أعدادا بخارية كبيرة تعمل فى موانئ أخرى ، أو أن انجلترا وفرنسا وإيطاليا والنمسا كانت تسير الى مصر ما تمتلكه من السفن البخارية وبالتالى كان بمقدور المصرية التوجه الى موانئها بنفس الدرجة ، نشير الى أن الإحصاءات توضح ذلك فى إحصاء عدد السفن البخارية فى العالم عام ١٨٧٧ ، كانت بواخر العالم بأسره ٥٤٧١ سفينة تجارية ، الانجليزية ٣١٣٣ ، الفرنسية ٢٧٢ ، الروسية ١٤٥ ، الإيطالية ١١٠ ، النمساوية ٧٤ ، بينما التركية والمصرية ٣٣ وقد سبق أن وضع فى التطور الكلى للسفن امتلاك البحرية التجارية المصرية لغالبية هذا العدد ، أما اليونانية فقد كانت ١٢ سفينة ، والبقية للدول الأخرى .

أما السفن الشراعية فقد كان عددها لنفس العام ٥١٩١٢ منها : الانجليزية ١٧٧٦٥ ، الإيطالية ٤٤٠٢ ، الفرنسية ٣٣٥٠ ، اليونانية ٢٠٢٤ ، الروسية ١٨٠٢ ، النمساوية ٦٥٢ ، أما التركية فقد كانت ٣٠٠ سفينة ، والبقية للدول الأخرى (٩) .

وكان من الطبيعى وجود توازى بين أعداد السفن وحجم توجهات التجارة المصرية الخارجية ، ولذا فقد كانت بريطانيا المتفوقة بحريا تستحوذ على ٦٩٪ من تجارة مصر فى الأعوام ٧٤ - ١٨٧٨ ، تليها فرنسا .

(٩) الوقائع المصرية : العدد ٤٧٩ بتاريخ الأحد ٢٢ صفر ١٢٩٥ هـ / ٢٤ فبراير ١٨٧٨ .
وللمزيد راجع ما سبق تناوله فى ظروف قيام البحرية التجارية المصرية .

٢٨١٣٪ ثم النمسا والمجر ٢٤٦٪ ونلاحظ اهتمام سفنها بالبريد خاصة ،
ثم إيطاليا ١٨٪ وبقية الدول الأخرى ١٨٧٪ (١٠) .

وانه طالما وجدت سفن بخارية قادرة على الرحلات البحرية لدى
أى دولة ، فإنه لا شك ستتعج تلك الدولة أولا وقبل كل شيء لاستخدام
سفنها فى شتى ضروب النقل البحرى ، وإذا لم تكفى أعداد سفنها البخارية
تستعين ببواخر الدول الأخرى ، ونفس الشيء إذا كانت تمتلك شراعية فقط
أو بخارية قليلة الأثر ، ولهذا يرجع قيام السفن المصرية بأعدادها البخارية
- التى تراوحت فى عهد اسماعيل باشا بين ٢٦ ، ٢٧ سفينة - بعهد
ملحوظ تبعاً لامكانياتها المحدودة إزاء الزيادة الكبيرة لما امتلكته
الدول الأجنبية ، ولا شك فإن الأعداد الأجنبية كانت ستتزايد فى حالة
عدم وجود المصرية ، وبالطبع لم يكن بمقدور المصرية احتكار نشاط الموانئ
المصرية فى البحار وذلك لبروز عدة حقائق هى : -

أولا : استقرار مبدأ حريتي التجارة والملاحة ، وأن الأمر لم يعند
احتكارا للبasha الذى يرسله أو يستقبله على ظهر سفنه .

ثانيا : أكد توافد السفن من مختلف الجنسيات وتفوق أعدادها
مجتمعة عن المصرية ، أن ما كانت تشارك به الموانئ المصرية
فى حركة التبادل الدولية كان يفوق كثيرا إمكانيات السفن
المصرية منفردة ، وبالتالي اتسعت ساحة النشاط للأجنبية .

ثالثا : كان قد استقر للأجانب حرية التجارة تبعاً للامتيازات الأجنبية
والغاء الاحتكارات ، وبالتالي وجد التجار مثلاً وجدت البيوت
التجارية والتوكيلات الملاحية وغيرها ، الأمر الذى كان يهمها
هى الأخرى تنشيط دور سفن دولها ، أو استخدامها كرابط
مع دولهم .

بالإضافة الى ذلك ما كانت تعنى به كل دولة من استخدام لسفنها
التجارية فى التعامل مع مصر سواء بالتعامل المباشر منها والىها ، أو غير
المباشر فى ممرورها بالموانئ المصرية أثناء إبحارها الى مناطق أخرى .

وفى أعقاب هذا العرض التفصيلي لجنسيات السفن التجارية فى أهم
الموانئ المصرية أو الملحقات يجدر تناول اجمالي الحركة فى مجمل الموانئ

(١٠) فريدريكو أميتشى : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ٥٥ .

فى غالبية السنوات التالية ، وذلك مما أورده فريدريكو أميتشى عن الفترة ٧٣ - ١٨٧٧ ، ويلاحظ على هذا الإحصاء أنه لم يرد تفصيلاً على غرار ما اتبعه رينى بك ، كما سنلاحظ فيه زيادة نسبة أعداد السفن المصرية مقارنة بالأجنبية ، ويرجع أن ذلك كانت نتيجة رصده اجمالى السفن الشراعية المصرية وغيرها من الوحدات البحرية التى كانت تنتقل فى الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية فقط ، دون المشاركة فى الملاحة البحرية بين مصر والخارج ، وهو الذى لم يورده رينى بك ، ولكنه يبرز على كل حال تطور المشاركة المصرية ، وكان كما يلى (١١) :

الموانئ	الاجمالى للسفن حسب حركة التكوين		السفن حسب حركة السير للامحى		السفن حسب الجنسية		الاجمالى العام (١٧)	نسبة السفن المصرية	نسبة السفن الاجنبية	نسبة البواخر الاجمالى العام /
	بحرية	شراعية	ملاحة	مشفة	مصرية	اجنبية				
البحر المتوسط	٩٠١١	٣٠٤٤٤	١١٩٧١	٧٥٤١٢	١٤٤٣٣	٢٥٠٢٠	٣٩٤١٢	٣٦٠٠٧٢	١٢٠٠٤١٧	٢٥٠٢٠٤
الاستكشافية ٧٧-٧٣	١٥١٨٤	٦٧١٥	١٤١٢٦	٢٠٢٥٨	١٨٠١	٢٠٥٥٨	٢٢٣٩٩	٨٠٠٤١	٩١٠٥٩	٢٠٠٠٢٨
بحر سمند ٧٧-٧٣	٧	١١٤٩٣	٣٦٤٤	٧٥٥٦	٣٩٦٥	٧٥٢٥	١١٥٠٠	٢١٠٤٧٨	٦٢٠٥٢٢	١٠٠٢٨٨
بحر القز ٧٤-٧٣	-	١٦٥٢	٢٩	٤٦٣٢	٤٦٣٦	٢٦	٤٦٥٢	٩٩٠٤١١	٠٠٥٥٩	٤٠١١٢٧
البحر ٧٧-٧٣	-	٣٧٥٧	١٨	١٧٧٣	٢٢	١٧٧٥	٢٧٧٥	٩٩٠٢٠٧	٠٠٧٩٢	٢٠١٨٣
البحر ٧٧-٧٣	-	٩٣٧٦	١٢٨	٩٢٤٢	١٢٠	٩٢٥٩	٩٣٧٦	٩٨٠٦٦٩	١٠٢٨٦	٨٠٢٨٣
البحر ٧٧-٧٣	-	١٦٨	٢١	٢٨	١٢٠	٢٨	١٦٨	٧٧٠٢٨١	٢٢٠١١١	١٥٠
البحر الاحمر	٧٨٩٨	١٨٢٦	-	٩٧٢٧	٢٢٢٨	٧٥٠٩	٩٧٢٧	٢٢٠٨٨٢	٧٧٠١١٨	٨٠٢٦١
البحر ٧٧-٧٣	١٤	١٦١١	-	١٦٧٥	١٦٥٥	٢٠	١٦٧٥	١٦٠٠٦	١٠١١١	١٠١٨٨
(٥٥)	٦٤	١٤٦٩	٩١٦	٦١٧	١٤٦١	٧٢	١٥٢٣	٩٥٠٢٠٢	٤٠٦٧٧	١٠٣٧١
البحر ٧٧-٧٤	٥٤٢	٨٣٦	-	١٣٧٩	١٣٦٩	١٦٠	١٣٦٩	٨٨٠٢٧	١١٠٦٠٣	١٠٣٢٤
سواكن ٧٧-٧٣	٢٦١	٢٨٦٩	٥٢٢٠	١١٠٠	٥٤٧٤	١٦٥٦	٧١٢٠	٢٦٠٧٧٤	٢٢٠٢٢٦	٢٠٢٧٨
مصر ٧٧-٧٤										
الاجمالى العام	٣٢٤٩٠	٧٨٢٣٦	١٢٢٨٦	٦٩٤١٧	١٨٩٦٦	١٢٢٨٦	١١١٧٨٢	٤٢٠٨٢٢	٥١٠١٦٨	١٠٠

(١١) القسب من عمل الباحث والبيان مستخرج بمعرفة من إحصائيات متفرقة عن :-

فريدريكو أميتشى ، مرجع سابق ، مع ٢ من جرس : ٧٢-٧٣ .

(١٢) أورد أميتشى تحت هذا العنوان " السفن ذات الطام للمصريين وذات الطام الاجنبى .

(١٣) هذا الاجمالى خاص بحركة السفن التجارية بين الموانئ المصرية حسب جنسياتها وليس بالرجوع نسبة جرس : ٧١-٧٠ .

(١٤) لم يورد أميتشى خلافه من السفن التجارية وقد اشار لعدم توافر سواها . وكانت نسبة الجوه لثاني من إحصائيات جرس : ٧٢-٧٣ .

على ١٨٧٧ - ٧٧ : ٢٧

ونلاحظ في هذا الإحصاء تفوق الحركة الملاحية في سواحل البحر المتوسط عن البحر الأحمر وفي أولهما تفوقت الاسكندرية بصفة عامة على سائر الموانئ ثم تلتها بورسعيد كذلك ، فدمياط وبقية موانئ هذا الساحل نتيجة زيادة الحركة الشراعية ، ولذلك لا تظهر « دمياط - أبو قير - البرلس - رشيد - العريش » في جداول خطوط سير السفن البخارية .

أما في البحر الأحمر فقد تبوأ السويس المرتبة الأولى ثم مصوع فالقصر فالوجه فسواكن ، وإن كانت حركة الملاحة البخارية تنحى كل من القصر والوجه من المنافسة ، وتضع سواكن في مرتبة تسبق مصوع .

أما إذا حاولنا تناول حالة كل ميناء على حدة ، فإن النسب التي وضعها الباحث توضح قياس حركة السفن المصرية والأجنبية ، ومنها يبرز ارتفاع نسبتها في الاسكندرية ٣٦٥٧٣٪ عما كان في بورسعيد ٨٠٤١٪ ، والسويس ٢٢٨٨٢٪ ، وذلك لوجود حركة مرور بحرية نشطة في الاسكندرية كموقع لإدارة البحرية التجارية المصرية ، يبدأ وينتهي إليها نشاط سفنها العاملة في البحر المتوسط ، وكذلك التي تصلها من البحر الأحمر ، بالإضافة إلى حركة السفن الشراعية الساحلية ، وعلى العكس من ذلك فقد تفوقت الأجنبية بصورة كبيرة في بورسعيد ٩١٩٥٩٪ وذلك لاتخاذها كميناء عبور (ترانزيت) لغالبية السفن المارة من قناة السويس ، سواء التي تمر بالموانئ المصرية في البحرين ، أو التي تجتازها دون مرور متجهة بين أوروبا والبحر الأحمر فالشرق الأقصى ، ونفس الشيء وإن كان بدرجة أقل في السويس ٧٧١١٨٪ ، وذلك لبروز السويس كميناء تجارى يرتبط بالظهير المصرى عبر الطرق البريدية والحديدية ، وبالتالي اتجه نشاط فارق الإحصاء بينها وبين بورسعيد إلى السويس نفسها ، وفي هذا المجال نشير إلى أنه ما خفض نسبة السفن الأجنبية في السويس عن بورسعيد ، زيادة نسبة السفن المصرية المتفوقة في سواكن ٨٨٣٩٧٪ ومصوع ٧٦١٧٤٪ والتي كانت ترتبط بين السويس وتلك الملحقات ، بالإضافة إلى الوجه ٩٥٣٠٣٪ والتي كان بها الحجر الصحي ، وكما هو معلوم فإن هذا الحجر كان يرتبط بحركة الركاب المتزايدة في مواسم الحج ، وكانت تستأثر بغالبيتها السفن المصرية التي كانت تصل السويس ، ويمكن أن يشارك القصر بدرجة أقل في تفوق نسبة السويس ، لأن حركتها كانت في غالبيتها شراعية ، بينما كان تفوق نسبة السويس يمكن في البخارية .

وفي النهاية لعل هذا العرض يوضح بجلاء الدور الذى قامت به السفن التجارية المصرية في سوق المنافسة الدولية ، وأنها في عهد اسماعيل باشا

قامت بدور ملحوظ فى الحد من السيطرة الأجنبية على نشاط الموانئ المصرية ، ولم يكن عهده على غرار عهد سلفه محمد سعيد باشا ، كما أنها واكبت فى هذا المجال الطموحات السياسية للدرجة استحوادها على غالبية المظنى من نشاط المحققات فى مينائى سواكن * ومصوع ، وتستحق بذلك أن تشير إليها باعتبارها نموذجاً للمشروع الذى قام بواجباته خير قيام إذاً بلورة التطور الحضارى لمصر فى سوق الملاحة الدولية ، وأن البحرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا استردت مكانتها التى كانت قد تدهورت فى عهد سلفه محمد سعيد باشا ، وأنها بذلك قد تلافت فترات الانتكاسة التى تلت عهد محمد على باشا بكل سلبياتها وأهمها السيطرة الكاملة أو شبه الكاملة للملاحة التجارية الأجنبية ، على الأقل فى حركة ترددها فى الموانئ بين الخروج والبخول ، مع ملاحظة أن هذه النسب ليست مؤشراً لأن تؤخذ قياساً لمساهمة السفن المصرية فى نقل أمور التبادل الخارجى البحرى وذلك للتفوق الحركى لترددات السفن البخارية الأجنبية ، بالإضافة الى زبادتتها فى الحمولات ، وكذلك لانضواء أعداد من السفن الشراعية المصرية التى كانت تعمل فى الملاحة الساحلية وليس النقل بين البتار خاصة فى أبى قير ، البرلس ، رشيد ، العريش ثم القصير ، وكانت هذه بطبيعتها أقل فى الحمولة من الشراعية البحرية ، وأقل كثيراً فى الحمولة من البخارية ، وهذا ما قد يتضح فى العناصر التالية التى ترصد من خلالها دور السفن فى النقل البحرى .

ثانيا : دور السفن التجارية فى الربط بين مصر والخارج :

وكان يتم القيام بهذا الربط من خلال إبحار السفن فى الخطوط الملاحية عامة سواء المنتظمة أو غير المنتظمة التى كانت تتم فيها الرحلات البحرية بموجب تعليمات ونظم الادارة العمومية للبحرية التجارية .

وقد سبق الإشارة الى أن الادارة فى سبيل تعديلها المسارات الملاحية ، كانت توكل كل ذلك الى لجان متخصصة تقوم بتحديثها منلما كانت تعنى بمسألة التوكيلات ، باستثناء بعض الحالات الملاحية الطارئة التى كانت تراها الادارة العمومية ، أو تصدر بشأنها أوامر الباشا الوالى اذا كانت مهام خاصة بالميرى .

على أن ما يعنينا فى هذا الجانب هو رصد الخطوط الملاحية المنتظمة فى فترة البحث فى كل من سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها ، ثم سواحل البحر الأحمر ، وخاصة أن هذا الرصد يأتى فى أعقاب الإشارة الى حيثيات اختيار أماكن الرسو (المحطات البحرية) من توافق الظروف الملاحية والاقتصادية والسياسية ، وذلك بالنسبة للخطوط الملاحية المنتظمة، وهى التى كانت تمثل المحور الرئيسى لنشاط السفن ، مثلما تقدم لنا مؤشرا لوجهة التبادل الخارجى تبعا للمنافسة الأجنبية ونسب سفن الدول .

والملاحظ بصفة عامة أن تنظيم مرور السفن وفق مواعيد محددة كان يعتبر تطورا هاما على صعيد توفير الثقة لدى المتعاملين معها ، كما أنه كان يتيح الفرصة لإعلان الوكلاء عن مواعيد رحلاتها وجداول مرورها ، وقد كانت توجد خطوط ملاحية تمر على عدة موانئ مثلما وجدت خطوط مباشرة بين مينائين كالاسكندرية - الأستانة مثلا ، غير أن هذه الأمور لم تكن فى معملها على وثيرة واحدة ، وإنما كانت متغيرة وفق تطور امكانيات البحرية التجارية وكجزء من تطور ظروف مصر ذاتها فى عهدى محمد سعيد باشا وإسماعيل باشا .

— خطوط البحر المتوسط وامتداداتها : —

تبعا للظروف التي لازمت عهد سعيد باشا في فترة الارهاصات الأولى لقيام البحرية التجارية المصرية ، لم ترد اشارة تفيد تنظيم مرور سفن تجارية بين مصر ومواني البحر المتوسط ، باستثناء تلك الاشارات التي جاءت للسفن الخاصة بدائرة الهامى باشا وكانت تبخر من الاسكندرية عن طريق أزمير الى الأستانة ، وتعود الى الاسكندرية عن طريق مرسين ، ولم نعتبر على اشارات لمواعيدها أو ما يتصل بنظم خدماتها (١٣) ، كما انه كانت تغلب عليها صفة الخصوصية للدائرة الالهامية ، ولذلك فعلى الرغم من وجود هذه السفن — التي بيعت ضمن دائرة الهامى بعد وفاته ١٨٦١ وفاء لديونه (١٤) — لم ترد بالوثائق سوى بعض الاشارات لاستخدام الحكومة المؤقت لها ، وكان جل اعتمادها منذ منتصف ١٢٧١ هـ / ١٨٥٥ م على السفن الحربية لجلب الأخشاب من سلانيك وتريستا (١٥) ، الى أن جاءت اشارات الى ارسال سفينتين من المجيدية هما « برشيان » الى مالطة ، « النيل » الى الأستانة عام ١٨٥٨ دون اقترانهما بخطوط سير محددة ، وكانت شركة القناة قد نجحت في استئجار البخارية « سعيد » للنقل بين الاسكندرية وبورسعيد (١٦) ، الأمر الذى يوضح أن المجيدية لم يكن لديها من السفن ما يمكنها من تنظيم رحلات منتظمة فى هذا البحر وكان ما تقوم به فى هذا البحر عبارة عن مأموريات مؤقتة ومن ثم بدت الاستعانة بالسفن الأجنبية ذات خطوط السير الملاحية المنتظمة أمرا حتميا ، وهو ما حدث بالفعل فى استخدام الحكومة للسفن النمساوية من شركة اللويد فى نقل البريد وبعض الشركات الأجنبية الأخرى (١٧) .

(١٣) كانت هذه السفن هي « بروتس نكو — لندن — كايرو — مريال — اليخت الهامى » .

« الأمير » محمد على : مرجع سابق ، ص : ١٥٣ .

(١٤) جون مارلو : مرجع سابق ، ص ، ص : ١٣٧ ، ١٤٦ .

(١٥) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : — دفتر ٥٠٤ مية تركي ، ترجمة امر رقم ٤٣٨ نيرة النصف الثاني من ١٢٧١ هـ (١٨٥٥) عن ارسال سفن ونقود الى سلانيك ، ص : ٩ .

— مسجلة ٢٢ مية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٣٠١ بتاريخ غاية ربيع الثاني ١٢٧٥ هـ (٦ ديسمبر ١٨٥٨) من كينك الى الجناح المالئ .

(١٦) نفسه : — ترجمة وثيقة رقم ٧٠ بتاريخ ١٠ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٩ أكتوبر ١٨٥٨) من حافظ خليل فريق البحرية الى المية ، — ترجمة وثيقة رقم ١٠٢ بتاريخ ١٣ ربيع ١٢٧٥ هـ (أول نوفمبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ اسكندرية الى المية .

(١٧) — : ترجمة الوثيقة رقم ١٣٥ بتاريخ ١٨ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٦ نوفمبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المية .

ازاء هذا لا يمكن القول بوجود خطوط منتظمة للمجيدية بين موانئ البحر المتوسط ، وان ذلك كان عبارة عن رحلات أو مهام تجارية أو سياسية خاصة باستثناء البخارية « سعيد » لخدمة شركة القناة ، وبدا الأمر وكأن الانتظام كان من شأن السفن الأجنبية في توافدها الى موانئ مصر ، أو لأن الأجانب (ديرفيو مدير المجيدية ودى لسبس) ، قد نجحوا في تشغيل السفن التجارية المصرية بانتظام فيما بينهما ، ولم تكن المجيدية سوى مشروع وليد أجهض نشاطها في البحر المتوسط في مهده ، لأنها بعد تعريبها أو بالأحرى تصفيتها لمصلحة مصرية تم إيقاف (ربط) سفنها بالاسكندرية لعوامل سبق تناولها ، ومن المفارقات أن ذلك حدث إبان ازدهار التجارة البحرية في أخريات عهد سعيد باشا ، ومن ثم لم يكن هناك مناص من ترقب الأمل في عهد المشروعات اللاحقة .

ومع تأسيس الشركة المصرية في سباحة السفن البخارية كشركة طموحة كطموح مشروعات بداية عهد اسماعيل باشا إبان ازدهار ظروف قيام النشاط البحري ، نجدها تشير في طلب ترخيصها الى تخصيص باخرتين للملاحة في البحر المتوسط ، وأقرت جمعية الشركة بأن يتم قيامهما يومي الثلاثاء والخميس في الثالثة بعد الظهر ، وذلك من الاسكندرية الى الأستانة اعتباراً من تاريخ قرارها ٦ ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (٢٢ أغسطس ١٨٦٣) ، على أن يزود هذا الخط بسفن أخرى يتم شراؤها .

ولما كان اسم العزيرية قد برز سريعاً الى الوجود وحل محل الشركة المصرية ، وتطورت معها الامكانيات المالية ولازمها الطموح الكبير ، لذا خصصت ثماني سفن للابحار بين الاسكندرية والأستانة وصولاً الى البحر الأسود ، واتخذت قرارها بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) باحضار اربعة عشر سفينة أخرى للمرور بطريق الشام ، سلانيك - الأستانة - البحر الأسود وتخصص منهم أربعة وابورات لنقل (المواشي) والحيوانات (١٨) ، ويبدو أن ذلك قد تم معظمه وزاد رصيد الشركة من الوحدات البحرية العاملة (١٩) ، وبالتالي زادت كثافة تحركاتها ، تبعاً لما أقرته من قيام رحلات بحرية كل يوم ثلاثاء وخميس في خطوط ملاحية بين الاسكندرية والأستانة مروراً بموانئ الشام من جانب ومن الاسكندرية - كريت - أزمير فالوانى - الأخرى الى الأستانة من الجانب الآخر ، وقدر البعض عمل خمسة عشر سفينة في تلك الخطوط (٢٠) ، حتى أنه حين

-
- (١٨) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة قراوات مجلس إدارة العزيرية ، قرار نمرة ١٢/٢٠ بتاريخ ٢٠ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) .
 - (١٩) راجع ما سبق تناوله في الفصل الخاص « سفن البحرية التجارية لمصر » .
 - (٢٠) د. أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص ص : ٧٠٩ ، ٧١٠ .

ذ.ار الخديوي اسماعيل الأستاذة مايو ١٨٦٦ كانت ترافقه ست من سفن
العززية لنقل حاشيته (٢١) .

وكما هو واضح فقد كان التركيز المحورى يدور حول الاسكندرية ..
الاستانة ، وربما كان ذلك معبرا عن وجهة السياسة ، لأن هذه الفترة
كانت تحتاج الى محاور أوروبا للمشاركة فى نقل تجارة القطن دون انتظار
لهام التجار والتعاقدات المؤقتة ، ثم حدث ان حول نشاط بعضها الى دعم
الأسطول الحربى فى كريت ، وأثر ذلك وقتيا على إيرادات الشركة ،
إزاء تناقص أعدادها وبالتالي ترك ساحة أكثر اتساعا للسفن التجارية
الاجنبية التى أحسنت اقتناص الفرصة بتخفيض النولون ، الأمر الذى
اضطر العززية لأن تجرى تخفيضات بنسب أكبر وأقرت امكانية تقديم
الوكلاء قروضا للتجار ، ثم اضطرتها للمشاركة فى كريت الى إلغاء المرور
مؤقتا على موانئ الشام .

ونظرا لتعدد وكثرة المهام التى كانت تقوم بها للمبرى تم الاتفاق على
تحديد أجر تاجير السفن للمبرى كل حسب حملتها ، وكذلك تم الاتفاق
على نقل البريد ، وكانت تلك الأمور كبهائل لتصويص الخلفاء
النولون (٣) ، كما أثرت آنئذ امكانية تسيير خط بحرى من الاسكندرية
الى مرسيليا وعلى أساس نقله حجاج مراكش والجزائر (٢٢) ، ولكن لم
يتم ذلك الا فى صورة جزئية مؤقتة لبعض السفن ، وقد عزى شريف باشا
عدم تحقيق ذلك للحاجة الى الدعم الحكومى المادى .

ويبدو أن إيقاف المرور ولو مؤقتا كان يسهم بدرجة ما فى صرف
أنظار التجار عن السفن التجارية ولذلك بعد رجوع سفن كريت للعمل
التجارى قررت ادارة العززية فى ٣ رمضان ١٢٨٤ هـ (٣٠ ديسمبر
١٨٦٧) إعادة مرور سفنها (النجيلية - المنيا - مسير - المنصورة - دمنهور)
على موانئ الشام وذلك لمناسبة حلول فصل الشتاء حيث تكثر الحركة
التجارية ولاقتارانه بموسم الحجج آنئذ ولكن لمدة ستة أشهر على سبيل
التجربة ، وكان يصل بين الاسكندرية وموانئ الشام وينتهى بتجاوز نسبي

(٢١) دار الوثائق القومية (خدمات - عززية) : المخططة الأولى ، قرار جمعية نظارة
عموم القومانية العززية بتاريخ ٤ شى الحجة ١٢٨٣ هـ (أبريل ١٨٦٧) .
(*) سيتم تناول تفاصيل أكثر فى العناصر اللاحقة من هذا الفصل .
(٢٢) الوقائع المصرية : العدد ١١٤ بتاريخ ١٤ صفر ١٢٨٤ هـ / ١٧ يونية ١٨٦٧
(حوادث داخلية) « تقرير شريف باشا ناظر الداخلية ومدير عموم المدارس بالليابة عن
مجلس ادارة القومانية العززية ، ص : ٤ ، - أمين سامى مروج سابق مع ٢ من ج ٣ ،
ص : ٧١٢ .

في مرسين (٢٣) مع وجود خط آخر الاسكندرية - ازمير - الامستانة ،
والمرور على ما يقع بينهم من موانئ كسافز وجشمه وغيرها مما أوجبت به
توكيلات ملاحية آنئذ ، ويبدو أنها كانت الفترة التي تؤذن بتخطي الانتكاسة
في تجارة القطن البحرية التي كانت قد أثرت على العريضة بصورة أشد
لتزامها مع أحداث كريت من جانب وارتفاع أسعار السفن من جانب آخر ،
الأمر الذي أسهم في تورطها في مسألة الامستانة التي أحبطت كل نجاح .

أقول كانت تؤذن بالتخطي ، لأن الفترة منذ أوائل ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨)
على الرغم من دنوها من التصفية التي تمت بعد ذلك بنحو العامين ، إلا أنها
شهدت تزايدا ملحوظا في كثافة وتنظيم مرور السفن في تلك الأرجاء ،
وكانت من أكثر فترات الشركة التي وجلت بها توكيلات ملاحية تبعاً
للرحلات البحرية في الغالبية العظمى من موانئ البحر المتوسط - ايجه -
الدردنيل ، وقامت ببعض الرحلات الى البحر الأسود ، كما استمر خط برية
الشام ، وأدخلت في رحلاتها موانئ يونانية ، وافتتحت منذ ١٥ صفر
١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) خط الاسكندرية - تريبستا مروراً بعدة
موانئ إيطالية ، ثم كان التطور الأكبر بعد افتتاح قناة السويس وتحقيق
الاتصال المباشر بين رحلات البحرين الأحمر والمتوسط ، وفيما يلي نعرض
بعضاً من تفاصيلها .

فبالنسبة لرحلاتها المنتظمة التي اشتملت على الكثير من الموانئ
آنئذ ، فقد تضمنت ذلك عدة جداول بحرية نورد أمثلة منها لموانئ البحر
المتوسط ، ايجه - الدردنيل تبعاً لما أقره مجلس ادارتها بتاريخ ١٩ - ٢٦
ربيع الأول ١٢٨٦ هـ / ١٩ - ٢٦ يونية ١٨٦٩ كما يلي (٢٤) :-

-
- (٢٣) دار الوثائق القومية (خدمات - مزينة) : محفظة الواپورات ١٨٦٩/٦٨ .
- صورة قرار مجلس الإدارة لمرّة ٩ بتاريخ ٣ رمضان ١٢٨٤ (٣٠ ديسمبر ١٨٦٧) .
(٢٤) - : محفظة الواپورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، ملف خاص ببيان واپورات ١٩ ربيع أول هـ /
ملف خاص ببيان واپورات ١٩ ربيع أول ١٢٨٦ هـ / ١٩ يونية ١٨٦٩ - ٢٦ ربيع أول
١٢٨٦ هـ / ٢٦ يونية ١٨٦٩ ، جدول بيان سفري واپورات القومانية المزينة .

أولا : خط الاسكندرية - برية الشام (*) :

ذهاب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الأربعاء	٢ بعد الظهر	بورسعيد	الخميس	١٢ وقت الزوال
بورسعيد	الخميس	٤ » »	يافا	الجمعة	٨ قبل الزوال
يافا	الجمعة	٣ » »	بيروت	السبت	٧ قبل الزوال
بيروت	ليلة الأحد	١٢ نصف الليل	طرابلس	الأحد	٦ قبل الزوال
طرابلس	الأحد	٨ قبل الظهر	اللاذقية	الأحد	٤ بعد الظهر
اللاذقية	ليلة الاثنين	٧ بعد الظهر	اسكندرية	الاثنين	٦ قبل الزوال
اسكندرية	» الثلاثاء	٦ بعد الزوال	مرسين	الثلاثاء	٤ قبل الزوال

عودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
مرسين	الثلاثاء	٧ بعد الزوال	اسكندرية	الأربعاء	٥ قبل الظهر
اسكندرية	الأربعاء	٦ » »	اللاذقية	الخميس	» » »
اللاذقية	الخميس	٨ قبل الظهر	طرابلس	الخميس	٤ بعد الزوال
طرابلس	ليلة الجمعة	١٢ نصف الليل	بيروت	الجمعة	٦ قبل الزوال
بيروت	الجمعة	٤ بعد الظهر	يافا	السبت	٨ قبل الزوال
يافا	السبت	٢ بعد الظهر	بورسعيد	الأحد	٧ قبل الظهر
بورسعيد	الأحد	١١ بعد الظهر	اسكندرية	الاثنين	٩ قبل الظهر

ثانيا : خط الاسكندرية - الأستانة (٢٥) : ذهاب

جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الثلاثاء	٤ بعد الظهر	رودس	الخميس	٩ قبل الظهر
رودس	الخميس	١ وقت الظهر	ساقز	الجمعة	١٠ قبل الظهر
ساقز	الجمعة	١٠ بعد الظهر	أزمير	الجمعة	١٠ بعد الزوال
أزمير	السبت	١ » »	جنق قلعة	الأحد	٩ قبل الزوال
جنق قلعة	الأحد	١١ قبل الزوال	الأستانة	الاثنين	٥ قبل الظهر

(*) تشمل الجداول الأصلية بيان بجهة الإقامة أثناء السفرية بكل ميناء . مسافة الرحلة بالأميال ، ساعات الرحلة بين كل ميناءين ، ثم اجمالي الساعات والأميال .
 (**) يرجع انه يقصد بوقت الزوال وقت تعامد الشمس في الظهيرة ، أما علامة (س) للوضوعة أمام السطر التالى (س ٨) فيقصد بها نصف الساعة أى الثامنة والنصف .
 (٢٥) نفس المصدر السابق .

عبودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الثلاثاء	٤ بعد الظهر	جنق قلعة	الأربعاء	٩ قبل الظهر
جنق قلعة	الأربعاء	١١ قبل الظهر	أزمير	الخميس	٧ قبل الظهر
أزمير	الخميس	٢ بعد الظهر	ساقز	الخميس	١ بعد الظهر
ساقز	الجمعة	٣ قبل الظهر	رودس	السبت	١ وقت الظهر
رودس	السبت	٧ قبل الظهر	الاسكندرية	الأحد	٥ بعد الظهر

نالنا : خط الاستانة - غلوس (٢٦) *

ذهاب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الخميس	٥ بعد الزوال	كليبيوي	الجمعة	٨ قبل الزوال
كليبيوي	الجمعة	١٠ قبل الزوال	جنق قلعة	الجمعة	٣ قبل الزوال
جنق قلعة	الجمعة	٥ بعد الزوال	قرة افاج	السبت	٥ قبل الزوال
قرة افاج	السبت	١٠ قبل الزوال	قواله	السبت	٣ بعد الزوال
قواله	السبت	٦ بعد الزوال	ليمتوس	الأحد	٣ قبل الزوال
(قوله)					
ليمتوس (*)	الأحد	٦ قبل الزوال	سلانيك	الاثنين	١١ قبل نصف الليل
سلانيك	الاثنين	٥ بعد الزوال	غلوس	الثلاثاء	١٠ قبل الزوال

عبودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
غلوس	الأربعاء	١ بعد الزوال	سلانيك	الخميس	٦ قبل الزوال
سلانيك	الخميس	٢ بعد الزوال	ليمتوس	الجمعة	٧ قبل الزوال
ليمتوس	الجمعة	٩ قبل الزوال	قواله	الجمعة	٦ بعد الزوال
قواله	السبت	٢ بعد منتصف الليل	قرة افاج	السبت	٧ قبل الزوال
قرة افاج	السبت	٦ بعد الزوال	جنق قلعة	الأحد	٦ قبل الزوال
جنق قلعة	الأحد	٨ قبل الزوال	كليبيوي	الأحد	١٠ قبل الظهر
كليبيوي	الأحد	١ بعد الزوال	الاستانة	الاثنين	٥ قبل الزوال

(٢٦) - : محطة الوايبرات ٦٩ - ١٨٧٢ ، ملف وايبرات ، جداول مرور ١٩ - ٢٦
 ربيع أول ١٢٨٦ هـ / ١٩ - ٢٦ يونية ١٨٦٩ *
 (*) غير واضحة بالأصل ورجحت ليمتوس وقوعها على الخط الملاحي ولوجود اشارات
 لمرور السفن عليها منذ ٢٥ مايو ١٨٦٩ *
 - دار الوثائق القومية (ضخمة - عزيزية) : محطة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ،
 وثيقة بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (مايو ١٨٦٩) بيان المواد المكتفى التداول فيها بمجلس
 ادارة التوبمانية *

رابعا : خط الاسكندرية - غلوس (٢٧) • (ذهب) :

جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الثلاثاء	٩ قبل الزوال	قندية	الخميس	٣ قبل الزوال
قندية (كانديا)	الخميس	١٢ وقت الزوال	رتبه	الخميس	٥ قبل الزوال
رتبه (رتمو)	الجمعة	٥ قبل الزوال	خالیه	الجمعة	٩ قبل الزوال
خالیه	الجمعة	٣ بعد الزوال	غلوس	الأحد	٥ قبل الزوال

عودة

جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
غلوس	الأربعاء	٣ بعد الزوال	خالیه	الجمعة	٥ قبل الزوال
خالیه	الجمعة	١١ قبل الزوال	رتبه	الجمعة	٣ بعد الزوال
رتبه	السبت	١ قبل الزوال	قنديه	السبت	٦ قبل الزوال
قنديه	السبت	٣ بعد الزوال	اسكندرية	الثلاثاء	١٢ وقت الزوال

خامسا : خط الاسكندرية - تريستا :

لم نعثر على جدول تفصيلي برحلاته ، ولكن من خلال اشارات الوثائق المتفرقة أمكن الوقوف على الاطار العام لمزور السفن به ، وحسبما جاء في قرار مجلس ادارة الشركة العزيزية فقد كانت الموافقة على افتتاحه بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) ، وقد سبقت الإشارة الى أن هذا القرار كان معاصرا لزيارة الحديوي لليونان وإيطاليا ودول أوربية أخرى للمعونة لاحتفالات القناة •

وقد جاء بالقرار أن المزور في هذا الخط لمدة ستة أشهر على سبيل التجربة ، وتتم دورة الرحلة البحرية الواحدة كل خمسة عشر يوما ذهابا وإيابا ، يبدأ فيها الإبحار من الاسكندرية كل يوم اثنين ثم عدل بعد ذلك الى السبت بعد ورود بوسنة الهند التي يمكن نقلها أو بعضها الى أوروبا ، على أن تمر السفن على مينائي برنديزي وفينترزيه (فينسيا) في الذهاب الى تريستا وفي العودة تمر على موانئ فينترزيه وبرنديزي وكورفو ، وقد أضيفت لهم أنقره (انكونا) في حالي الذهاب والاياب ، والغيت فينترزيه بعد الانتهاء من نقل الاحتياجات الخاصة بالأوبرا ، وذلك للصعوبات التي تواجه السفن عند دخول بوغازها (٢٨) •

(٢٧) نفس المصدر السابق •

(٢٨) حار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : محفظة قرارات مجلس الادارة ١٨٦٩/٦٨ ، قرار نمرة ٣٩ بتاريخ ١٥ صفر ١٢٨٦ هـ (٢٨ مايو ١٨٦٩) • - قرار نمرة ٦٣ بتاريخ ٨ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (١٧ أغسطس ١٨٦٩) ، - قرار ٦٥ تاريخه •

وقد تم إلغاء هذا الخط في ٢٨ شوال ١٢٨٦ هـ (أول فبراير ١٨٧٠) لعدم تحقيقه ايرادات ، وفي الوقت ذاته تعرضت أيضا الخطوط الأخرى للإيقاف المؤقت إبان تصفية العزيرية وتحويلها إلى مصلحة حكومية (٢٩) ، ولكن سرعان ما تم استئناف الإبحار ، خاصة وأنه قد تم افتتاح قناة السويس رسميا للملاحة وحدثت تكتيف للنشاط البحري ، كما حدث في عهد المصلحة تعديل في بعض المحطات ، فقد أضيف مثلا مينائي سيرا وبريه لخط مورو بحري يصل بين الاسكندرية والأستانة ، وعُدل تبعا لذلك خط السير البحري وكذلك أيام ومواعيد القيام والوصول حسبما بوضحة الجدول التالي المعلن من إدارة مصلحة وإبورات البوستة الخديوية في ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ (٣٠) : -

(٢٩) - : محفظة مكاتبات إدارية عزيرية ١٨٦٣ - ١٨٨٤ ، مكاتبة بتاريخ ٢٨ شوال ١٢٨٦ هـ (أول فبراير ١٨٧٠) من محمد شريف باشا ناظر الداخلية ورئيس القومانية إلى وكيل مجلس إدارة العزيرية ، - مكاتبة بتاريخ ٣ محرم ١٢٨٧ هـ / ٣ أبريل ١٨٧٠ من محمد شريف باشا إلى وكيل مجلس إدارة العزيرية .
(٣٠) الوقائع المصرية : الممد ٦٧١ بتاريخ الأحد ٢٤ شعبان ١٢٩٣ هـ / ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ ، ص : ٤ .

- خط الاسكندرية - الاسكندرية عن طريق بيريه (*) :-

ذهاب					
وجه القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الخميس	١٠ قبل الظهر	بيريه	السبت	١ بعد الظهر
بيريه	السبت	٧ بعد الظهر	سيره	الأحد	٣ قبل الظهر
سيره	الأحد	١٠ قبل الظهر	ساقز	الأحد	٦ بعد الظهر
ساقز	الأحد	٨ بعد الظهر	أزمير	الاثنين	٣ قبل الظهر
أزمير	الاثنين	٤ بعد الظهر	مدلل	الاثنين	١٠ بعد الظهر
مدلل	الاثنين	١٢ بعد الظهر	جنت قلعة	الثلاثاء	١٠ بعد الظهر
جنت قلعة	الثلاثاء	٢ بعد الظهر	كليبول	الثلاثاء	٤ بعد الظهر
كليبول	الثلاثاء	٦ بعد الظهر	الاسكندرية	الأربعاء	٦ قبل الظهر

عودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الأربعاء	٤ بعد الظهر	كليبول	الخميس	٤ قبل الظهر
كليبول	الخميس	٦ قبل الظهر	جنت قلعة	الخميس	٨ قبل الظهر
جنت قلعة	الخميس	١٠ قبل الظهر	مدلل	الخميس	٨ بعد الظهر
مدلل	الخميس	١٠ قبل الظهر	أزمير	الجمعة	٤ قبل الظهر
أزمير	الجمعة	٢ بعد الظهر	ساقز	الجمعة	٩ بعد الظهر
ساقز	الجمعة	١١ بعد الظهر	سيره	السبت	٧ قبل الظهر
سيره	السبت	١٠ قبل الظهر	بيريه	السبت	٨ بعد الظهر
بيريه	الأحد	١٠ قبل الظهر	الاسكندرية	الثلاثاء	١ بعد الظهر

(*) وردت تفاصيل منها للمسافة بالأميال : الاسكندرية بيريه ٥١٠ ميل ، بيريه سيره ٧٥ ، بيره ساقز ٨٠ ، ساقز أزمير ٧٠ ، أزمير مدلل ٦٠ ، مدلل جنت قلعة ١٠٠ ، جنت قلعة كليبول ٢١ ، كليبول الاسكندرية ١٢٠ ميلا .

- وأما الخط الثاني بين الاسكندرية والاستانة فكان عن طريق رودس ، وعن البيان ذاته كان مرور السفن به كما يلي (*) :-

ذهاب					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	% الوصول	ساعة الوصول
الاسكندرية	الخميس	٤ بعد الظهر	رودس	السبت	٨ قبل الظهر
رودس	السبت	٢ قبل الظهر	سافز	السبت	٨ بعد الظهر
سافز	السبت	١٠ بعد الظهر	أزمير	الأحد	٥ قبل الظهر
أزمير	الأحد	٤ بعد الظهر	مدالي	الأحد	١٠ بعد الظهر
مدالي	الأحد	١٠ نصف الليل	جنتق قلعة	الاثنين	١٠ قبل الظهر
جنتق قلعة	الاثنين	٢ بعد الظهر	كليوبولي	الاثنين	٤ بعد الظهر
كليوبولي	الاثنين	٦ بعد الظهر	الاستانة	الثلاثاء	٦ قبل الظهر

عودة					
جهة القيام	يوم القيام	ساعة القيام	جهة الوصول	يوم الوصول	ساعة الوصول
الاستانة	الأربعاء	٤ بعد الظهر	كليوبولي	الخميس	٤ قبل الظهر
كليوبولي	الخميس	٦ قبل الظهر	جنتق قلعة	الخميس	٨ قبل الظهر
جنتق قلعة	الخميس	١٠ قبل الظهر	مدالي	الخميس	٨ بعد الظهر
مدالي	الخميس	١٠ بعد الظهر	أزمير	الجمعة	٤ قبل الظهر
أزمير	الجمعة	٤ بعد الظهر	سافز	الجمعة	١١ بعد الظهر
سافز	السبت	١ قبل الظهر	رودس	السبت	٦ بعد الظهر
رودس	السبت	٨ بعد الظهر	الاسكندرية	الاثنين	٤ قبل الظهر

(*) كانت المسافة بالإميال : الاسكندرية رودس ٣٢٠ ، رودس سافز ١٧٥ ، سافز ١٧٥ ، سافز ٧٠ ، أزمير مدالي ٦٠ ، مدالي جنتق قلعة ١٠٠ جنتق قلعة كليوبولي
الاستانة ١٢٠ ميلا .

وكانت تعمل على هذين الخطين بالإضافة الى خط برية الشام الذى كان ينتهى فى مرسين ثلاث عشرة سفينة بخارية (٣١) •

وكان من أثر افتتاح قناة السويس أن وجدت خطوط ملاحية مباشرة للسفن بين موانئ البحرين الأحمر والمتوسط من ذلك الخط الذى أوجدته المصلحة منذ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) بين الأستانة وجدة وتعمل عليه باختران دورتهما كل خمسة عشر يوما ذهابا وإيابا وتمران بينهما على مينائى سيرا وبورسعيد (٣٢) ، بالإضافة الى السفن التى تبحر فى مهام خاصة أو تاجر مؤقت بين موانئ البحرين •

والملاحظ أن هذه الخطوط كانت تقوم بالربط المنتظم بين هذه الموانئ مثلما هى فى النهاية تربط بينها وبين مصر ، فضلا عما تقوم به فى النقل البحرى ، ويلاحظ - من خلال مقارنتها بجداول لاحقة - تميزها بالاستقرار النسبى ، فهى على الرغم من مضي سنوات كانت التعديلات تتم فى ساعات الدورية الواحدة ولم تلقى خطوطها بأكملها لفترا طويلا باستثناء خط ترينستا وكريت فى عهد مصلحة وإبورات البوستة الخديوية ؛ التى اكتفت فيها بأعمال نقل البريد سواء بقيام سفينة خاصة أو بالاتفاق التبادل مع الشركات الأجنبية ، بمعنى أن تنقل كل منهما مشحونات بريد الأخرى فى الخطوط التى تعمل بها سفن إيهما دون الأخرى أو لتوافق مواعيد المرور •

وعامة فبالنسبة لمسألة استقرار المرور نلاحظ مثلا رغم مضي نحو الست سنوات من أخريات الميزية الى أغسطس ١٨٧٦ فى عهد مصلحة الوابورات الخديوية ، أنه رغم التعديلات التى تمت بالإلغاء لبعض المحطات والدمج لبعضها الآخر ، فإن قيام السفن من الاسكندرية الى الأستانة استمر كما هو الخسيس فى أحد الخطين ، ليس هذا فحسب وإنما استمرت نفس الجداول البحرية الملونة فى ٢٠ أغسطس ١٨٧٦ عن خطى الاسكندرية - يريه - الأستانة ، الاسكندرية - رودس - الأستانة كما هى بكل تفاصيلها بدون تغيير الى أواخر فترة البحث ١٨٧٩ باستثناء تقديم موعد القيام من الاسكندرية فى خط رودس مدة ساعة من الرابعة الى الثالثة بعد الظهر ، وسرعان ما عادت للرابعة بعد ذلك على غرار ما كان من قبل ثم وجد فى

(٣١) دار الوثائق القومية (ديوان محية) : دفتر ١٣٠ أواخر ، أمر كريم رقم ١٥٤ بتاريخ ٢٣ صفر ١٢٨٧ هـ (٢٦ مايو ١٨٧٠) الى المالية ، ص : ١١٤ •

(٣٢) - : محظية ٤٨ محية تركى ، ترجمة مكتبة رقم ٤٨/٣٧٣ بتاريخ ١٩ رجب ١٢٨٨ هـ (أكتوبر ١٨٧١) من كاستروادغل الى المحية •

١٨٧٩ (٣٣) ، وكانت تملن الإدارة عن تلك التعديلات في الصحف المحلية وكذلك الأجنبية التي تصدر في موانيء المرور قبلها بفترة كافية ، ولا شك فقد وفر ذلك عاملي الاستقرار والثقة في التعامل مع السفن التجارية المصرية وربما كان مرجع ذلك استقرار ادارتها الحكومية واكتساب قادة السفن وأفراد الطاقم الخبرات الكافية ، أو كان نتيجة التنافس بين القبولات وبعضهم البعض خاصة بعد تشغيل بعض القبولات الأجانب ، أو نتيجة التجهيز الجيد للسفن بمختلف الآلات والأدوات الملاحية الحديثة ، أو للاهتمام براحة من يستخدمها .

وعامة فهذا يفسر الالتماسات العديدة التي كانت ترد من مختلف أهالي وتجار الموانيء الخارجية مثلما يفسر عبارات الإطراء والمديح التي كان يبعث بها التجار والمسافرون الى الصحف ومنها على سبيل المثال ما جاء في الوقائع المصرية بتاريخ ٨ فبراير ١٨٧٤ نقلا عما جاء في جريدة « بصيرت » لمراسلها في جزيرة مدلى الذى كان مسافراً في السفينة « المحلة » ، فقد ذكر بعد مقارنته تحول الركاب الى استخدام سفن وإبورات البوسنة الخديوية بدلا من سفن اللويد النمساوية « ٠٠ منكبون على هلم لما رأوا فيها من عدم تخلف مواعيدها الموقته (*) العيبة وتنام الراحة والأمنية والمتانة ٠٠ وفيه (المحلة) ما يفوق ويروق من انتظام قمراته ونظافة فرش وأطعمته والخدمة المستعدة ومهارة قبوداته الكاملة ٠٠ فكيف لا يحق الشكر على وجود وإبورات منتظمة من تلك الإبورات الخديوية تحت لواء الدولة العثمانية قد سبقت (فاقته) في عدة سنوات وإبورات تلك القومبانية (اللويد) بمسافات بعيدة ٠٠ (٣٤) » .

كذلك ما نقلته الوقائع المصرية بتاريخ ٧ أبريل ١٨٧٤ عن مكانة « التاجر يوسف حسن » لجريدة « الحوادث » ، التي أوضح فيها كثرة استخدامه للسفن الخديوية والفرنسية والانجليزية والروسية والنمساوية والإيطالية لكثرة اشتغاله بالتجارة بين مختلف الموانيء ، ووجه من الانصاف الاشادة بالخديوية ، ولأنه استخدم السفينة البخارية « البحيرة » في آخر رحلاته الى دار السعادة ، ازداد يقينا بضرورة الانصاف لحسن ما رآه من الاستعداد والانتظام ، فيذكر « ٠٠ رأيته في من المتانة واستكمال

(٣٣) الوقائع المصرية : المجلد ٧٠٤ بتاريخ الأحد ٢٤ ربيع الأول ١٢٩٤ هـ / ٨ أبريل ١٨٧٧ - المجلد ٨١٤ بتاريخ الأحد ١٨ جمادى الثانية ١٢٩٦ هـ / ٨ يونيو ١٨٧٩ .
 (*) من الملاحظات بمعنى التوثيق المجلد ٥٤٤ بتاريخ الأحد ٢١ ذى الحجة ١٢٩٠ هـ / ٨ فبراير ١٨٧٤ ، ص : ٢ .

الآلات وسرعة السير القاطع في الساعة الواحدة من الاننى عشر ميلا الى الخمسة عشر ، ومهارة قيودانه وسائر ملاحيه في العلوم البحرية والقيام بوظائفهم وتمهيد ركابه ما أوجب على الشكر ٠٠ ولا حامل لى على الاخبار بذلك الا مجرد الانصاف والتهنى (التهنة) بوجود وابورات منتظمة هكذا في الممالك العثمانية ٠٠ « (٣٥) »

ويبدو أن هذه الأمور كانت من سمات السفن الخديوية في سائر خطوطها ، لأنه وردت أيضا عبارات الاطراء والمديح على نفس المنوال فيما دونه بعض المسافرين في مخطوطاتهم ومنهم محمد بيرم الخامس التونسي(*) الذى جاءت ملاحظاته فى صالح السفينة « الزقازيق » التى كان قد ابصر فيها عام ١٢٩٦ هـ (١٨٧٨/١٨٧٩) من السويس لتصادية فريضة الحج (٣٦) .

وكما سبق القول فإن مسألة الانتظام هذه كانت من جراء قيام لجان متخصصة من ذوى الخبرات بارتياح تلك المناطق مسبقا وتقوم بدراسة مختلف الظروف الملاحية والاقتصادية وغيرها عند وضعها جداول المرور البحرية هذا من ناحية ، أما مسألة توافر الثقة بين السفن ومن يستخدمونها فإنه يؤكد من ناحية أخرى ما حققته تلك السفن من إيرادات سبق الإشارة إليها فى الحديث عن مصلحة وابورات الخديوية ، وكان تحقيق ذلك فى غاية الأهمية لحلونه إبان تفاقم ديون الحكومة .

بالإضافة إلى ذلك فإن وجود هذه الخطوط الملاحية قد أسهم بشكل واضح فى بلورة نشاط بحرى تجارى مصرى ، ومن ثم لم تستأثر السفن الأجنبية بالسواحل المصرية ، ولا شك فإن ذلك يحسب لصالح الخديوى اسماعيل باشا بتشجيعه الدائم ، كما أنه لداعى تيسير الملاحة كانت تقوم الحكومة بإجراء الإصلاحات فى موانئها ، مثلما كانت ترسل ادارة السفن علامات الارشاد لبعض الموانئ العثمانية .

(٣٥) - : العدد ٥٥٢ بتاريخ الثلاثاء ٢٠ صفر ١٢٩١ هـ / ٧ أبريل ١٨٧٤ ، ص : ١ .

(*) محمد بيرم الخامس التونسي (مارس ١٨٤٠ - ١٨ ديسمبر ١٨٨٩) : من زعماء الإصلاح فى تونس ، ولد بها وعمل بإدارة جمعية الأوقاف ونظارة المطبعة ومحررا لجريدة الرائد التونسي وساهم فى العديد من المشروعات الإصلاحية كتأسيس المستشفى الصادقى ودخل فى محادثات مع الحكومة الفرنسية بخصوص قنصلها فى تونس ، واستقر لفترة من الزمن بالاستانة وجاء الى مصر وكان كاتباً ومفكراً وتوفى بها ١٨٨٩ .

- محمد السنوسى : مرجع سابق ، الجزء الثانى ، هامش (١) ، ص : ١١٣ .

(٣٦) محمد بيرم الخامس التونسي : مرجع سابق ، ص : ١٣٤ . ١٣٥ .

أما إذا استعرضنا تفاصيل تلك الخطوط منجد أنها ربطت مصر
ببقاع كثيرة ومن خلال انتشارها أسهمت بدور فعال في ترسيخ الاسم
المصري في ذاكرة شعوبها وقد وجدنا أصداؤه ذلك في الاشارات السابقة ،
مثلا أسهمت في ربط تلك البقاع ببعضها البعض وفي ربطها بمصر ،
وعلى صعيد الخصوصية المصرية نشطت بطريقة غير مباشرة النقل الداخلي
في السكك الحديدية بين موانئ البحرين (الاسكندرية - السويس)
بما كانت تتفق على جلبه بنولون موحد للنقل بينهما بما فيه نولون السكك
الحديدية قبل افتتاح القناة علاوة على تشغيل الملاحة الداخلية وغيرها بما
تنقله لمصر أو منها إلى الخارج ، بالإضافة إلى ما تسهم به في تنشيط الحركة
الملاحية والتجارة البحرية في موانئ هذا الساحل ، وهو ما كان يترتب
عليه تشغيل الأيدي العاملة ، كما بلورت على خريطتها الملاحية مكانة الميناء
الوليد (بور سعيد) ، وهذا لا ينفي مرورها على الموانئ الأخرى كدمياط
خاصة بالنسبة لخط الاسكندرية - مرسين ، ولكن لم يكن ذلك على صفة
الدوام أو الانتظام ، نظرا لقلّة مشاركتها البحرية آنئذ نتيجة ظروف سبق
تناولها .

وفضلا عن هذا العرض الذي تناول الخطوط الملاحية المنتظمة ، توجد
بعض النقاط التي ينبغي الإشارة إليها : -

أولا : مسألة مرور السفن على بعض الموانئ الواقعة في نطاق خط
سيرها بالملاحي رغم عدم ورودها بجداول السير .

ثانيا : إبحار السفن التجارية إلى موانئ بعيدة تماما عن خطوط
السير المنتظمة .

ثالثا : مسألة المصطلح الذي كان يميز بين الملاحة في البحر الواحد
والبحرين معا في وقت واحد آنئذ .

فبالنسبة للنقطة الأولى كان قائد السفينة يقوم بالمرور والتوقف لفترة
قصيرة في بعض الموانئ التي لم يكن بها وكلاء وغير مدرجة بخط السير
ولكن ذلك كان يتم في حالة وقوعها على نفس طريق خط السير ووجود
مشحونات تسمح بها حمولته وعلى أساس مراعاته عدم التأخير عن موعد
وصوله للمحطات البحرية ، ومن ذلك نطالع ما دونه « ذنبل قبودان »
سوارى السفينة البخارية دمنهور في سجلاته الخاصة بشهر ربيع الثاني
١٢٨٦ هـ (يولية / أغسطس ١٨٦٩) في خط الاسكندرية - الأستانة ،
عن مروره والنزاه مشحونات وشحنه أخرى من « كليت بهار امروز » في
الذهاب ، وفي أثناس العودة من بعد مفادرتة قبليه (كريت) بجزيرة

« اسبالونقة » وهو في طريقه الى الاسكندرية (٣٧) ، ولم يكن يتم ذلك بصفة دائمة .

أما إبحار السفن الى موانئ بعيدة تماما وليست لها خطوط سير فقد كان منها « طنجة » و « مرسپليا » ، و « ليفربول » وغيرها ، وهذه كان يتم الإبحار اليها نتيجة توقيع عقود خاصة بتأجير السفينة . أو في حالة إرسالها للإصلاح في الخارج فتقوم بأخذ مشحونات أثناء الذهاب أو العودة ، أو أن تكون مرسلة في مهام حكومية خاصة (*) .

أما مسألة المصطلح فنشير الى أنه بعد افتتاح قناة السويس بدأ يظهر في الوثائق والكتابات المعاصرة لها مصطلح « السفن الملازمة » ويقصد به تلك السفن التي تبخر بين موانئ البحر الواحد كالبحر المتوسط مثلا ، أما التي كانت تبخر فيه وتنتقل منه الى البحر الأحمر أو العكس فكان يطلق عليها « السفن المتقلة » وهكذا (٣٨) ، ولم يكن ثمة ذكر للملاحة الساحلية الكبرى أو الصغرى رغم أن هذه المصطلحات تعتبر مترادفات لها (٣٩) ، وينقلنا هذا الحديث الى تناول الشق الثاني من محاور سير السفن ونعني به البحر الأحمر .

— خطوط البحر الأحمر : —

لا بد أن نشير قبل الحديث عنها الى أن الأطر التي كانت تحكم ترتيبها أو تحديدها ، هي ذاتها التي أتبعنا عند إنشاء التوكيلات ، حيث تلازمت أهمية البحر الأحمر بالنسبة لمصر مع الظروف التاريخية والجغرافية ، التي وجدت معها العلاقات الاقتصادية والسياسية والدينية والعربية حيث بدت مصر المحطة النهائية للبحر الأحمر في الشمال ، ومنها تكون بداية الإبحار للجنوب .

لذلك فعلى الرغم من التدهور الذي أصاب نشاط السفن التجارية في البحر المتوسط إبان عهد محمد سعيد باشا ، كان نشاطها في البحر

(٣٧) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : محطة الوابورات ١٨٦٩ - ١٨٧٢ ، بيان حركة وإيراد دمهور عن شهر ربيع الآخر ١٢٨٦ هـ (يولية/أغسطس ١٨٦٩) مقدم من زئيل قبودان للموم .

(*) سيتم تناول ذلك في المناظر التالية الخاصة بالنقل التجاري والركاب ومهام للوى .

(٣٨) فريدريكو أميتشي : مرجع سابق ، جزء أول ، ص : ٤١ .

(٣٩) راجع التمهيد « ماهية البحرية التجارية » .

الأحمر نسبيا أفضل من ذلك . حيث وجدت ضرورات لديومومة النشاط التجاري منها السودان الذي كان خاضعا للحكم المصري ، وهناك القلاع الحجازية التي أخيلت شئونها على إدارة محافظة السويس ، وكذلك الأماكن المقدسة حيث الجوانب الدينية ، فضلا عن الجوانب المتعددة الخاصة بالتجارة بصفة عامة في عالم الاقتصاد ؛ وبالإضافة الى كل هذا فقد بدا البحر الأحمر ملاحيا بحيرة عثمانية ، أى تبخر فيه السفن التجارية في ظل مطلق للراية العثمانية ، ومن ثم لم يكن غريبا أن يتجه اليه نشاط البحرية التجارية المصرية منذ بداياتها الأولى في عهد محمد سعيد باشا عندما شرع في انشاء شركة وابورات البحر الأحمر أو السويس التي سبق الاشارة اليها في موضوع خاص من البحث .

وفي عهد الشركة المجيدية لا يمكننا قبول ما أورده البعض من أنه كان الخط الملاحي الرئيسي لسفنها من السويس الى ينبع مباشرة (٤٠) ، لأن ينبع في ضوء ما سبق ذكره عن توكيلها بدا العمل بينها وبين السويس موسميا رهنا بموسم الحج ، كما أن هذا الخط كان من القصر بحيث لا يفي باغراض اتساع النشاط ، وانما يصلح أن يكون كذلك في حالات التدهور ، كذلك لا تقبل أيضا ما أورده صاحب الرأى ذاته بوجود خط ملاحي من السويس الى بومباي (٤١) ، لأن سفن المجيدية أو حتى العزيرية ومصلحة وابورات البوستة الخديوية لم يكن لسفنها مطلقا هذا الخط ، والا كان لها جداول مرور ومحطات بحرية وتوكيلات في المسافة بين عدن وبومباي وهو الذي لم يحدث ، وانما كان الذي يحدث أن ترسل السفن للاصلاح في الودش والترسانات الانجليزية في بومباي ، وكانت عند قيامها أو عودتها تقوم بشحن ما تجده موافقا لخط سيرها ، ولم تكن مثل هذه الأمور ذات صفة دائمة ، ولكننا نوافق على وجود رحلات بحرية من السويس الى ينبع وجدة وسواكن وعدن وغيرها من موانئ البحر الأحمر .

والملاحظ هنا اننا ذكرنا وجود رحلات ولم نقل خطوط السير ؛ وذلك لعدة أسباب منها أننا لم نشر فيما طالعناه من وثائق خاصة بالمجيدية على جداول خطوط بمعناها الملاحي المعروف ، التي تحدد فيها الإدارة محطات القيام والوصول والأيام والساعات والمسافات. وعلامة الانتظار في كل منها ومدة الرحلة ومسافتها الاجمالية وغير ذلك من مختلف البيانات ، وهو ما وجدناه عن العزيرية ومصلحة وابورات الخديوية في هذا العرض .

(٤٠) د. سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص : ٣٥ ، ٣٦ .

(٤١) د. سمير محمد طه : مرجع سابق ، ص : ٣٦ .

ثانيا : لم تكن سفن المجيدية ذات كثرة عديدة ، ولذلك اتبعت معها الادارة أسلوب ينظم قيامها في رحلات بحرية خاصة بمرور كل وابور على جدة ، بمعنى أن مواعيد الابحار لم تكن ثابتة وانما حسب الظروف التجارية والمهام التي يولفها لها الوكلاء أو تطلبها منها الحكومة ، ولذلك فامكانية الوقوف على نظم السير تلك ، ليست الا استنتاجا من خلال الوثائق المتفرقة ، التي كانت ترسلها الادارة للوكلاء أو قادة السفن ، ومن خلالها تبين أنه كان يتم ارسال سفينة في رحلة بحرية الى سواكن تستغرق عشرين يوما ذهابا وايابا ، كما كانت هناك سفينة أخرى كل خمسة عشر يوما من السويس الى جدة ثم سواكن والعودة خلال خمسة عشر يوما أخرى ، وكان ينبه على السوارى والوكلاء بعدم الانتظار في سواكن مثلا أكثر من اثنتي عشرة ساعة ، مثلما ينبه عليهم بجلب أقصى الحمولات في موسم الحجاج ، وفي ١٢ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٣ مايو ١٨٦١) اتخذت قرارها بترتيب مرور السفينة (جدة) مرة كل شهر الى سواكن ، كما كانت تخصص سفينة (نجد) لنقل المحمل ، وكانت رحلاتها البحرية تستغرق الفترة من ٢٠ ذى القعدة الى ١٠ محرم التالي ، وتبحر أثنائها من السويس الى جدة ثم ينبع فالعودة (٤٢) .

ويلاحظ في هذا قلة المشاركة ، ولكن ينبغي أن نشير - حتى تتضح الصورة - الى أن سفن المجيدية على قلتها كان منها ما يؤجر لزوم الفئارات والكشف عليها ، ومنها ما كان يعمل في النقل الخاص بشركة التلغراف الانجليزية بين السويس والقصير والبقاع الأخرى (٤٣) ، مثلما كان منها المعنى بنقل مستلزمات القلاع الحجازية ، بالإضافة الى ذلك فان سوء الحالة المالية وما واجهته الشركة في آخرياتها من اضطراب ، اضطر ادارتها الى أن تتخذ قرارا بتأخير ١٦ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٢٨ أبريل ١٨٦١)

(٤٢) دار الوثائق القومية (خمس - مجيدية) : سجل م/٧/١/٦ رقم ١ بتاريخ ٤ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ (٢٨ أبريل ١٨٦٠) من وكيل القرومانية بسواكن الى المدير ، ص : ٣ - سجل م/١/٣/٦ رقم ٣٣٤ بتاريخ ٢٧ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٩ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى الحاج محمد الحبابي التاجر ، ص : ٣٠٠ - لنفسه رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ أبريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ص ، ص : ٢٢٣ ، ٢٢٧ - سجل م/٣/٤/٦ بتاريخ ١٢ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٣ مايو ١٨٦١) من سليمان بك قائمقام سواكن للمدير ، ص : ١١ .

(٤٣) - سجل م/٨/١/٦/٦ بتاريخ ٢٩ ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى زئيل قيودان سوارى وابور قبلى ، ص : ١٠٠ ، ١٠١ ، - نفسه ، بتاريخ ٢٥ أبريل ١٨٦١ من المنزه الى الخواجة بروتون ناظر عموم تلغراف البحر الأحمر ، ص : ٢٦٢ .

نصه : « أن وابورات المجيدية في ذهابها من السويس الى جدة تسيير بالاشرة وتبطل حركة البخار مادام الريح موافق ٠٠ ولا يصير استعمال الماكينة الا اذا كان الريح معوم ، ولا يمكن السير بالكلية بغير تشغيل الآلة ٠٠ ومن الآن قصاعدا كلما توجه الوابور من السويس الى جدة أو الى مينة أخرى لا يولج النار الا عندما لا يوجد ريح أو عندما يكون الريح معنا ضد (ضدنا) ٠٠ وبهذه الكيفية لا مانع من الوصول في ستة أيام ٠٠ »

وفي حاشية المكاتبة ذاتها « واذا كان في العودة الريح خفيف فيكفى أن يكون السير بنصف سرعة بحيث يكون وصول الوابور في ١٦٠ ساعة ٠٠ » (٤٤)

ويوضح هذا النص أن الأمر لم يحد في تحقيق سرعة السير نتيجة التشغيل البخاري ، وإنما كان في البحث عن سبل التوفير إبان تفاقم الديون ، ولا شك فإن بطء السير وطول مدة الرحلة بالإضافة الى عدم انتظام المواعيد كان في غير صالح نشاط السفن المصرية ، خاصة أن ذلك كان معاصرا لاجار سفن الشركة الانجليزية P & O من بومباي الى السويس وكذلك سفن شركة الميساجيرى الفرنسية التي أنشأت مخازن لوقودها في السويس أيضا ، ومن ثم لا يمكننا القول بوجود انتظام ، وإن كان تحرى الدقة يملئ الإشارة الى التعليمات التي أصدرتها الادارة في غرة ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) ، بأن ذلك سيتم مع قيام السفن بالترتيب في غرة و ١٥ من كل شهر هجري (٤٥) ، ولكن سرعان ما جاءت للمجيدية خطوة النهاية إبان تصنيفتها ، وصدرت اخباريات ادارتها للوكلاء بأنه « قد صار توقيف (إيقاف) مسير وابورات الكومبانية المجيدية المصرية ، وابطال عملها في نقل البضائع والركاب ٠٠ » الى أن تمت موافقة محمد سعيد باشا - بعد تحويل الشركة الى مصلحة ميرية - « بالمرور في حالة توافر شحنه الوابور التي تغطي نفقاته ومصروفاته ليجزى السفرة ٠٠ » (٤٦) وكان ذلك اعتبارا من ٢١ جمادى الأولى ١٢٧٨ هـ (٢٥ نوفمبر ١٨٦١) وقد استمرت نفس التعليمات بالمسير بالاشرة أو بنصف طاقة التشغيل

(٤٤) - : سجل م/١٣/٦ رقم ٢٧٩ بتاريخ ١٦ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٢٨ أبريل ١٨٦١) من المدير الى ابراهيم واصل قبودان سوادي وابور حجاز . ص : ١٦٢ .

(٤٥) - : سجل م/٨/١/٦ رقم ٣٥٦ بتاريخ غرة ص (صفر) هـ (أغسطس ١٨٦١) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٣١٧ .

(٤٦) - : سجل م/٤/١/٦ رقم ٢١ بتاريخ ٢١ ج (جمادى اول) ١٢٧٨ هـ (نوفمبر ١٨٦١) من المدير الى الحاج أحمد المشاط سر تجار بندر جدة ، ص : ٥٦ .

البخارية ، حتى أننا نطالع في المكاتبات المرسلة إلى قادة السفن في غاية ص (صفر) ١٢٧٩ هـ (٢٦ أغسطس ١٨٦٢) أن السير العادي بالبخار كان يستغرق أربعة أيام ، ولكن نقرا « ٠٠ استعملوا الشراع ما أمكن بحيث أن لا تحرقوا الا نصف مقدار الفحم ٠٠ ولا مانع في وصولكم في طرف (خلال) ستة أيام ٠٠ » (٤٧) ، وهي المكاتبات التي عاصرت تحول المجيدية إلى مصلحة وابورات ميرية ، الأمر الذي يوضح أن الحال في هذه المصلحة لم يكن أفضل من سابقتها ، وأن انتظام مشاركة السفن البحرية التجارية المصرية في عهد محمد سعيد باشا في النشاط البحري ، لم تكن سوى محاولات غير مكتملة الجوانب ، الأمر الذي أفسح المجال لنشاط السفن الأجنبية بدوكة شبه كاملة ، لتسطر هي الأخرى نموذجا لكيفية استفحال النشاط الأجنبي في عهد محمد سعيد باشا .

أما في عهد اسماعيل باشا حيث وجدت منذ بداياته المشروعات الضخمة في النقل البحري ، مثلما كان الطموح ذاته في الجوانب السياسية متجها إلى بلورة النفوذ المصري في سواحل البحر الأحمر ، لذلك شرعت الشركة في تنظيم ملاحه البخاريتين « النيل والجمهورية » بالبحر الأحمر . تمهيدا لتزويده بسفن أخرى ، وقد وضع ذلك بعد الحاق مينائي سواكن ومضوع للإدارة المصرية في عهد الشركة العزيرية ، حيث أوضح الأمر الكريم الصادر إلى محافظ سواكن بتاريخ ٩ ربيع الثاني ١٢٨٣ هـ (٢٢ أغسطس ١٨٦٦) أن إبحار سفنها إلى هذين المينائين من أهم أهدافه « توسيع دائرة العمران التي يلزم بها الباشا » وكذلك تنشيط حركة التجارة وتنظيم البريد ، ولذلك ينبغي قيام المحافظ بتوفير مخازن الوقود لها وإجراء الإصلاحات بمواضع رسوها وتهيئة سبل راحة الركاب وكل ما من شأنه تنشيط عمل تلك السفن حتى تحقق الشركة إيراداتها (٤٨) .

وبالنسبة لمرور السفن التجارية المصرية فتجدر الإشارة إلى أنه تم وضع جداول لسيورها بعد الحاق المينائين بأكتر من عام ، حيث تم ذلك بموجب قرار مجلس إدارة العزيرية بتاريخ ١١ ربيع الأول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يولية ١٨٦٦) (٤٩) على أثر مخاطبات بينها وبين حكامدار السودان .

(٤٧) - : لفسه ، رقم ٦٠٩ بتاريخ غاية ص (صفر) ١٢٧٩ هـ (٢٦ أغسطس ١٨٦٢) من المير إلى سوارى وابور حجاز ، ص : ١٦٥ .
 (٤٨) صورة الأمر الكريم لمره ٣٠ بتاريخ ٩ ربيع آخر ١٢٨٣ هـ عن د - د شوقي الجبل : الوثائق السياسية ، ص - ص : ٨٤ - ٨٦ .
 (٤٩) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس إدارة العزيرية ٦٥ - ١٨٦٧ ، قرار المجلس لمره ٩٨/٥٦ بتاريخ ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يولية ١٨٦٦) .

ورياض باشا مهردار الخديوى بخصوص نقل البريد ، وفي الفترة بين تاريخي الالحاق والتسيير (مايو ٦٥ - يولية ١٨٦٦) كان يتم الإبحار المؤقت في مهام المرى ، كما كانت توجد بعض السفن الحربية التي سيرتها الحكومة لخدمة الأغراض التجارية والبريدية الخاصة ، ومن المرجح أن الباعث على ذلك كان حاجة الحكومة الى سفن حربية للعمل في تلك الفترة المبكرة تمهيدا للاستقرار الذي تعمل فيه السفن التجارية بالإضافة الى أن المرافئ لم تكن مهيئة لاستقبال السفن التجارية الأكبر حجما عن الحربية ، ولذا تأخر المرور المنتظم للمينائين .

وحسبما أوضح قرار العزيرية المشار اليه فإنه كان يوجد خط منتظم من السويس الى ينبع وجدة ، ثم رؤى اعتبارا من ١١ ربيع أول ١٢٨٣ هـ (٢٥ يولية ١٨٦٦) ترتيب خط مباشر (دوغرى) من السويس الى سواكن كل يوم ثلاثاء وبه البريد وكافة المشحونات التي توجد من ركاب وبضائع ، ويكون ميعاد الوصول يوم الاثنين من الأسبوع التالى ويكث في سواكن الى يوم الأربعاء ثم يصل الى جدة (السبت) ، ومنه ترسل البوستة في واپور آخر يكون موعده قيامه الى السويس « السبت » ، بينما ينتظر الواپور القادم من سواكن في جلة الى الثلاثاء موعده عودته منها الى السويس (٥٠) .

وبالنسبة لبناء مصوع فقد عينت الحكومة سفينتين من المرى للعمل بينها وبين سواكن تتفق مواعيدهما مع مواعيد وصول وقيام سفن العزيرية ، وسرعان ما مدت العزيرية مرور سفنها الى مصوع ، ولكن عند فحص المجلس ليرادات ومصروفات هذا الخط الواصل الى المينائين في صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) لاحظ وجود خسارة في التشغيل ، ومع ذلك رأى المجلس عدم الغاؤه وعبر عن ذلك بما نصه « لا ينبغي الإبطال بمجرد الخسائر ذلك لأن ترتيبهم (السفن) يعود منه القوائد لجانب الحكومة » (٥١) .

وهذا يوضح أن تنظيم مرور السفن التجارية لم يكن يخضع بأكمله للحسابات الاقتصادية ، وإنما كان يراعى فيه الظروف السياسية والوفاء بالهام الحكومية ، وأن كان ذلك يفسر جانباً من أسباب الخسائر التي

(٥٠) المصدر نفسه .

(٥١) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : المخططة الأولى ، صورة قرار مجلس إدارة العزيرية لمرّة ٤/٢ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (٣١ مايو ١٨٦٨) .

عصفت بالمزينة ، ولكنه يفسر على الجانب الآخر ماهية الدعم الخديوي لتجنبها بعض الخسائر ، وعامة فقد بدت على هذه الشاكلة من أدوات تنفيذ الطموحات الخديوية .

ولما كانت السفن الانجليزية من شركة P & O قد اُلفت مرورها المنتظم في نفس الفترة على مينائي سواكن ومصوع وهي في طريقها من الهند الى السويس نتيجة الحسارة ، لذا اتخذت المزينة قرارا بتعديل مواعيد المرور بين السويس وجدة ومصوع وسواكن الى أيام أخرى ، وخصصت خمسة سفن للعمل بينهم منهم اثنتان بصفة منتظمة ، والثلاث الأخرى بدون انتظام ، وكان جدول المرور اعتبارا من ١٦ صفر ١٢٨٥ هـ (٩ يولية ١٨٦٨) كما يلي (٥٢) :-

الوقت بالساعة (*)		وصول			قيام		
الامانة	الطريق	ساعة الوصول	اليوم	جهة الوصول	ساعة القيام	اليوم	جهة القيام
١١٣	٩٥	٥ بعد الظهر	الاثنين	جدة	٦ بعد الظهر	الخميس	السويس
٤٣	٧٤	١٢ قبل الظهر	الثلاثاء	مصوع	١٠ قبل الظهر	السبت	جدة
٦٢	٥٨	» » »	السبت	سواكن	» » »	الخميس	مصوع
١١١	٣٤	» » »	الأربعاء	جدة	» » »	الثلاثاء	سواكن
—	١٢٩	» بعد »	السبت	السويس	» » »	الاثنين	جدة

وقد رأى مجلس الادارة أن يكون هذا الجدول لمدة أربعة أشهر على سبيل التجربة ، وفي ١٣ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) قامت الشركة بفحص مصروفاته وإيراداته ففتين خسارته ، ولم تتخذ قرارا بالفائه لما تقوم به السفن من تلبية احتياجات الحكومة ، ولكنها رأت أن تتم المداولة في أمر دعمه من الميرى اذا ما رأت الحكومة

(٥٢) - : ملحظة الوايبرات ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة بتاريخ ١٦ صفر ١٢٨٥ هـ (٩ يولية ١٨٦٨) من حسين شحيرن ناظر عموم المزينة الى وكيل الموم .

(*) دفع الباحث الغائتين ما ، والمدة هنا تحسب لمسافة الرحلة بين المينائين (الطريق) ، ثم مدة الانتظار بين تاريخي الوصول والقيام على أساس اليوم ٢٤ ساعة .

الابقاء عليه بعد انتهاء الثلاث رحلات المتبقية من فترة الأربعة أشهر ، وذلك لتفانم الأزمات المالية التي عانت منها الشركة آنئذ (٥٣) .

ولم يكن بوسع الخديوى قبول الغناء مرور سفن العزيرية لتلك الجهات بعد أن بدت من الأدوات الهامة التي تربطها بمصر ، ولذا استمر المرور بعد ذلك مقابل الزيادة النسبية لرسم نقل البريد ، وقد أضافت الشركة لذلك الجدول المرور على ميناء الحديد اعتبارا من ٢ ر (ربيع ثانى) ١٢٨٦ هـ (١٣ يولية ١٨٦٩) ، على أن يصلها الوابور من جدة مباشرة ثم يتجه منها (الحديد) الى مصوع فسواكن ومن هذه الأخيرة تكون العودة الى جدة فالسويس (٥٤) .

ولما كانت العزيرية فى هذه الأثناء بصدد اجراء اصلاحات لبعضى سفنها لذا عطل مرورها على سواكن ومصوع منذ أواخر جمادى الثانى ١٢٨٦ هـ (أكتوبر ١٨٦٩) واكتفت بالابحار بين السويس وجدة ، وكانت ترى فى قرارها أن ذلك بصفة مؤقتة (٥٥) ، وتقوم بالعمل بدلا منها سفن الميرى ، ولكن استمر ذلك لنهايتها ، حيث تمت تصفيتهما كشركة مساهمة وحولت الى مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، ومع هذه المصلحة بدأت صفحة أخرى تضاف الى رصيد البحرية التجارية المصرية .

ولعلنا نلاحظ أن هذه المصلحة قد بدأت نشاطها بعد افتتاح قناة السويس ، حقيقة كان ذلك الافتتاح يخدم نشاطها الملاحي بما يحققه من ميزة المرور بين البحرين المتوسط والأحمر ويختصر القدر الهائل من زمن تدوير السفن المصرية من البحر الأحمر الى المتوسط حول رأس الرجاء الصالح ، ولكنه كان أيضا جالبا لقدر كبير من منافسة السفن الأجنبية بين أوروبا والهند (*) ، ومن ثم وقع على سفن هذه المصلحة عبء أكبر تجاه الولاء بأهداف الحكومة السياسية فى الربط بين مصر وملحقاتها ، وعبئا حضاريا فى قدرتها على الصمود ملاحيا أمام المنافسة الأجنبية وإثباتها الاسم المصرى خاصة بعد أن أصبحت مملوكة للميرى ؛ ولم يكن الخديوى بعيدا بطبيعة الحال عن ادراك أهميتها ؛ ولذلك يمكن أن نصنف دورها

(٥٣) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس إدارة العزيرية ٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار نمرة ٣/٥ بتاريخ ١٣ جمادى الآخر ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) .
(٥٤) - : مخططة الواپورات ٦٩ - ١٨٧٢ ، مكاتبة بتاريخ ٢١٧ (ربيع الثانى) ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) من وكيل القومانية بالسويس الى ناظر عموم العزيرية .
(٥٥) - : نفسه ، مكاتبة بتاريخ ٢٤ جمادى آخر ١٢٨٦ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٩) من صفر باشا وكيل الصوم الى وكيل السويس .
(*) راجع ما سبق فلوله فى ظروف قيام القضاة .

علي أنه كان أكثر أهمية من ذي قبل ، سواء كان ذلك نتيجة افتتاح القناة أو لأيلولتها للميرى أو لما أستجد بعد ذلك من امتداد النفوذ المصرى الى مناطق جديدة منها بربرة وزيلع ، التى تطلبت مرور سفن تجارية مصرية اليها .

عموما فقد قامت الحكومة فى البداية بدعمها ببعض السفن الحربية التى يمكنها القيام بالأمور التجارية (٥٦) ، وقامت المصلحة بتنظيم مرور سفنها فجعلت الجدول يبدأ من السويس يوم الاثنين الساعة الرابعة بعد الظهر ومدة الرحلة البحرية خمسة عشر يوما ذهابا تشمل الإبحار من السويس - جدة - سواكن - مصوع ، وذلك اعتبارا من ١٧ يونية ١٨٧٢ (٥٧) ، بالإضافة الى ذلك فقد تم ترتيب خط بريدى منتظم بين عدن وبربرة وزيلع اعتبارا من ١٥ رمضان ١٢٩٢ هـ (١٦ أكتوبر ١٨٧٥) (٥٨) وربط مصوع وبربرة فى خط آخر بين السويس وجدة ، وكذلك أضافت للحطاط موانئ رأس راوية تاجورج ، زيلع ، عزب ، تمشيا مع النفوذ السياسى ، وقد ورد من تفاصيل هذه الخطوط حسب اقرارها فى ٢٢ شعبان ١٢٩٢ هـ (٢٤ سبتمبر ١٨٧٥) ما يلى (٥٩) : -

-
- (٥٦) دار الوثائق القومية (المجلس الخصوصى) : دفتر ١٨ مجلس خصوصى ، ج ٤ .
 وثيقة رقم ١٩٦ بتاريخ ٢١ جمادى أول ١٢٩٠ هـ . (يولية ١٨٧٣) من المجلس الخصوصى الى واپدرات البوستة الخديوية ، ص : ١١٢ .
 (٥٧) الجواب : العدد ٥٩٥ الأرباء ١٩ جمادى الأولى ١٢٨٩ هـ / ٢٤ يولية ١٨٧٢ .
 (٥٨) تذكرف رقم ١٧٨٠ بتاريخ ١٥ رمضان ١٢٩٢ هـ (١٦ أكتوبر ١٨٧٥) من خيرى باشا الى فريدريك باشا مدير واپدرات البوستة الخديوية ، عن د شوقى الجمل :
 الوثائق السياسية ٥٠ ، ص : ٢٠٧ .
 (٥٩) المرجع نفسه ، ص : ٢٤١ .

أولاً : خط السنوس - بيرة :-
- الحساب -

الوصول (٢)				القيام				
مسلة الأقلام بالساعة	ساعة الوصول	يوم الوصول	جهة الوصول	مدة السرعة بالساعة	مسافة السرعة بالميل	ساعة القيام	يوم القيام	جهة القيام
٧٨	وقت الظهر	الجمعة	جسنة	٩٢	٦٦٦	٤ بعد الظهر	الاثنين	السوس
٧	٧ قبل ٥	الأحد	رأس راوية	١٥	١١٠	٤	السبت	جسنة
٢١	٥	الاثنين	سواكن	١٧	١٢٠	٥	الأحد	رأس راوية
٣٣	٥ بعد الظهر	الأربعاء	ممسوع	٣٧	٣٦٠	٤ قبل ٥	الاثنين	سواكن
٤٠	٥	السبت	عسكب	٣٦	٣٣٩	٥	الجمعة	ممسوع
١٠	٩ قبل ٥	الاثنين	تاجورة	٤٩	١٣٥	٥ بعد ٧	الأحد	عسكب
١٠	٥	الاثنين	زبلج	١٠	٧٠	٥	الاثنين	تاجورة
١٠	٥	الأربعاء	بريرة	١٦	١١٤	٥	الاثنين	زبلج

وقد استبدلها الباحث بالوصول والاقامة لفهبط سباق الجدول وحسبما حقق
(*) جاء فيما نشر بالريقة يوم القيام وساعات القيام ومدة القيام .
نتم عن الوثائق الأصلية غير المنشورة .

وقد كانت مدة السفر في هذا الخط تستغرق شهرا في الذهاب والاياب ، وكما هو ملاحظ فان السفن كانت تنتظر لمدة اطول في بعض المرات (السويس - سواكن) عن البعض الاخر ، وكان ذلك لافساح لفترة اطول لورود ممشو ناتجا .

اما جدول رحلة الاياب في هذا الخط فكان كما يلي (١٠) :-

الوجهات				الايام			
الوجهات				مسافة السفرية بالساعة	مسافة السفرية باليوم	ساعة الايام	يوم الايام
مسافة السفرية	ساعة الوصول	يوم الوصول	وجه الوصول	بالساعة	باليوم	ساعة الايام	وجه الايام
٨	٨ قبل الظهر	السبت	زبيح	١٦	١١٤	٤ بعد الظهر	بيرة
١٢	٢	الاثنين	تاجورة	١٠	٧٠	٤	زبيح
٩	٩	الاثنين	عسلي	١٩	١٣٥	٢	تاجورة
٤٢	٩	الاربعاء	مسلي	٣٩	١٧٥	٦	عسلي
٣٦	٤ بعد	الايام	سواكن	٣٧	٣٦٠	٣ قبل	مسلي
٧	١١ قبل	الاثنين	داسي زابوية	١٧	١٢٠	٢ بعد	سواكن
٥١	٩	الاثنين	جسمة	١٥	١١٠	٦	داسي زابوية
٥	٨	الاثنين	السويس	٩٢	٦٤٦	وقت الظهر	جسمة

وكانت تعمل في هذا الخط أربعة سفن بخارية هي د القصير - المنصورة - النجيلة - مسير ، و ولد سبق الإعادة الى
 استحداث محطة الزاويورات لخط برينى ال عدن ، وكانت تلاميذه كما يلي (٦١) :-

الدمشقي

الوصول				القيام			
مدة الإقامة	ساعة الوصول	يوم الوصول	جهة الوصول	مسافة السريرية بالساعة	مسافة السريرية بالل	ساعة القيام	يوم القيام
١٠	١ قبل الظهر ٥ ٧	الجمعة السبت	زبلج عدن	١٦ ١٧	١١٤ ١٢١	٥ بعد الظهر ٥ ٢	القبض الجمعة
							جزيرة زبلج

المسيرة

الوصول				القيام			
١	١٠ قبل الظهر ٥ ٨	الأحد الاثنين	زبلج جزيرة	١٧ ١٦	١٢١ ١١٤	٥ بعد الظهر ٥ ٤	السبت الأحد
٣ أيام ٢١							عدن زبلج

(٦١) نفسه ، ص : ٢٤١ *
 (٦٢) نفسه ، ص : ٧٨ * ، ولكنها على أساس زمن الوصول الاثني والقيام القيسي ٨٦ ساعة .

وفضلا عن ذلك فقد كانت هناك بعض السفن التي تمر على الحديدة
تلبية لالتباسات التجار ، وإن كان ذلك قد تم بغير انتظام . وتشير الوثائق
الى كثرة توافد السفن الأجنبية اليها لنقل تجارة البن اليمني ، بيد أن
التجار كانوا يبذلون رغبتهم في استخدام السفن المصرية ، وقد لاقت سفن
المصلحة الخديوية رواجاً للدرجة أنه كان يقوم البعض منها بنقل شحنات
تجارية من الحديدة الى مرسيليا (٦٢) ، ولا شك فقد استفادت في هذا
المجال من افتتاح قناة السويس ، مثلما استفادت السفن المصرية كذلك في
انشاء الخط الملاحي المباشر بين جده والأستانة مروراً ببور سعيد وميناء
سيرا ، ونفس الشيء بالنسبة لمد خط الشام الى ينبع وجده في موسم
الحج .

وتكشف الملاحظات التي وردت في الكتابات والوثائق المعاصرة
للبحث عن أن السفن التجارية أسهمت بدور فعال في مد جسور النشاط
المصري الحضاري الى سواحل البحر الأحمر ، حيث أسهمت في تنشيط
الحركة التجارية الخاصة بتلك الموانئ ، ولنا أن نطالع بعضاً مما جاء في
هذا الصدد لنتبين أثر دورها .

فبالنسبة لحركة الملاحة قبل تصير سفن العزيرية مثلاً ، جاء في
مكتاتبة والى جده الى المصدر الأعظم بالأستانة في شهر ذي القعدة ١٢٨١ هـ
(مارس / أبريل ١٨٦٥) أن النقل البحري بين جده وكل من سسولكن
ومصوع كان يتم معظمه باستخدام الأهالي للسفن الشرعية التي كانت تصل
الى جده بعد فترات طويلة مقارنة بالمخارية ، وكانت تحدث خسائر كبيرة
إذا كانت الرياح غير مواتية ولم تصل السفن في موسم الحج (٦٣) .
كذلك جاء في تقارير على رضا باشا محافظ سواحل البحر الأحمر
المرسلة الى المعية أن مرور وابورات البوستان الخديوية على بربره وزبله
« ولو مرة واحدة في الشهر » تترتب عليه « فوائد جمة بالنسبة لحركة
التجارة وعمارة البندر فضلاً عن اكتساب الحكومة معلومات عما يطرق في
تلك البلاد من حوادث » (٦٤) .

وقد جاء أيضاً تقرير من محافظ بربرة الى المعية بتاريخ ١٢ شعبان
١٢٩٣ هـ (٣ سبتمبر ١٨٧٦) يكشف عن أثر مرور السفن الخديوية في

(٦٢) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة وابورات البوستان الخديوية) : سجل
٢٠/٣/١٨٧٦ ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ أغسطس ١٨٧٦ من توكيل الوابورات بالحديدة الى
الميناء مصر ، ص : ٢ .

(٦٣) د. شوقي الجمل : الوثائق السيانية ، ص ص : ٣٣ ، ٣٤ .

(٦٤) نفسه . هامش لفرقة (٤) ، ص : ١٦٧ .

تطور الحالة التجارية لبربرة وعدن ، وذلك فى اشارته الى أن بربرة لما كانت محرومة من مرور سفن مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية قبلئذ ، لم يكن يصل انتاجها الى عدن خاصة فى زمن الخريف ، فكان يتراكم بها الغنم والبقر والمسلى وترتفع الأسعار كثيرا جلما فى عدن ، حتى أن « المسلى ما كان يتيسر وجوده بالكلية » ، وقد انتهت تلك الحالات بمرورها ، « وأهل عدن على العموم شاكرون وممتنون من الاعتبار الخديوية » (٦٥) .

ولعل ذلك يفسر تضرر التجار من الفاء مرور بعض السفن والتماساتهم اعادتها وتأكيدهم الرغبة فى استخدام السفن المصرية دون الأجنبية (٦٦) . على أن هذه الأجور لا تنسبنا الاشارة الى الاصلاحات التى كانت تقوم بها ادارتها فى الموانئ وقد سبق الحديث عن مثال لذلك فى ميناء جدة . كذلك دورها فى مختلف مهام النقل البحرى .

(٦٥) د. شوقي الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٢٧ .

(٦٦) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية) : سجل م/٢٧٦/٣/١ ، ج ١ ، رقم ١٦ بتاريخ ٢٨ ص (صفر) ١٢٩٥ هـ (٤ مارس ١٨٧٨) من توكيل الحديدة الى ناظر اليوم بصر ، ص : ٦٩ .

ثالثا : دور السفن المصرية فى نقل التجارة الخارجية :

معلوم أن مهام السفن التجارية لم تكن تقتصر على نقل السلع والبضائع والمحاصيل وغيرها مما يسفل فى صميم الأنواع التجارية ، وإنما تعدتها الى نقل الركاب سواء فى صيغة تجارية أى بالتولون الدامل أو فى صيغة الاستثناءات الميرية فى مجال الخدمات وكذلك البريد بما يحمله من اختبار ومنافع ، الأمر الذى جعل مهامها فى اطار حركة التبادل الخارجية عموميتها وليست التجارة فقط بخصوصياتها المحدودة ، وهذا ما جعلنا نعرض لمورها من خلال عناصر متعددة نعرض لها فيما يلى :

(أ) مؤشسر علم :

فى البداية يجدر تناول المؤشر العام للاطار الذى تم من خلاله تأدية ذلك الدور ، ولتقصد به المجال البحرى لحركة مرور السفن بين مصر والموانئ التى تمت معها التجارة وتأتى أهمية هذا الرصد لعدة أسباب : أولا : أن تناول هذا العناصر ليس تأريخا لحركة التجارة الخارجية ، وإنما أساسا لدور سفن البحرية التجارية المصرية ومن ثم تبدو أهمية تتبع دورها أكثر من التثقت فى دراسة التجارة التى تحتاج لدراسات أكثر تخصصا ومنها ما تم دراسته بالفعل (٦٧) .

ثانيا : لأنه لم يتم العثور على بيانات تفصيلية متكاملة لاسهام السفن التجارية فى التبادل الخارجى المصرى حسب الجنسيات وخاصة التجارة . الأمر الذى يجعلنا لا نورد نوعياتها ، ومن ثم فإن هذا الرصد يمكن اعتباره مؤشرا كذلك لمورها فى التبادل الخارجى عامة تبعا لاتجاه مرورها وكثافته الحركية فى كل ميناء ، مثال ذلك أن حركتها فى سواكن ومصوع يمكن اتخاذها مؤشرا لقلد اسهامها فى نقل تجارتها وهكذا .

(٦٧) راجع ما سبق الإشارة اليه ومماوله فى « ظروف قيام البحرية التجارية » .

ثالثا : ان هذا الرصد يجيء في الواقع اتساقا مع خطوط سير السفن ،
مثلا هو اطار يجسد المحاور التي كانت تزاوّل فيها السفن المصرية
نشاطها ، وبالتالي يصبح مؤشرا لما قامت به في الربط بين الموانئ المصرية
وغيرها وماهية المشحونات التي كانت تنقلها في اطار العلاقات التجارية .

غير انه يلاحظ ان ما يمكن الوقوف عليه انما يعتمد في الواقع على
ما أورده ريني بك بعد تأسيس قلم الاحصاء ، وهو خاص ببعض السنوات
دون اجدائي فترة البحث ٧٠ ، ١٨٧١ ، واستبعدنا احصاؤه لعامي ١٨٦٨ ،
١٨٦٩ ، وذلك لعدم التمييز بين السفن المصرية الحربية والتجارية لهذين
العامين (٦٨) ، وهذا البيان لعامي ٧٠ ، ١٨٧١ ويشتمل على حركة السفن
التجارية المصرية الواردة والخارجة في اهم الموانئ المصرية في البحرين
التي كانت تمر بها السفن البخارية ، وهي الاسكندرية ، بور سعيد في
البحر المتوسط ، ثم السويس ، سواكن ، مصوع في البحر الاحمر وتبدو
اهمية هذين العامين في انهما يرصدان الحركة البحرية الملاحية المصرية بعد
افتتاح قناة السويس كان أولهما كما يلي :

وكما هو ملاحظ فبالنسبة للاسكندرية فان ابحار السفن المصرية الى الاسناتنة كان يأتى فى المرتبة الأولى فقد كانت ٢٠٦ من الاجمالى ٥٢٣ اى بنسبة ٣٩,٣٨٨٪ ، ويمرّ ذلك الى وجود خطوط سيرها التى كانت تصل الاسناتنة وتبعا لأهمية العلاقة السياسية بين مصر والدولة العثمانية من جانب ، ثم لعدم وجود سفن بخارية كافية لدى الدولة العثمانية من جانب آخر ، ومن ثم كان جهدها فى النقل البحرى يستحوذ على مثل هذه النجدة فيما يتم تبادلها بين مصر والاسناتنة فى تلك الفترة ، وقد تلاها اليونان ٩٧ بنسبة ١٨,٥٤٧٪ حيث عاصرت افتتاح قناة السويس والتقارب السياسى بين مصر واليونان ، وقد سبق تناول ذلك فى التوكيلات الملاحة باليونان أما سوريا أو ساحل الشام فقد استحوذ على المرتبة الثالثة ٨٥ سفينة بنسبة ٢٥,٢٥٢٪ فمالطة بنسبة ١٦,٦٩٢٪ فالدول والسواحل الأخرى ، والتى يلاحظ فيها تداخل الحركة الملاحة بين المينائين معا ، الاسكندرية وبور سعيد ، حيث تداخلت حركة السفينة الواحدة فيهما ابان الذهاب والاباء ، ل.ك. نلاحظ أعداد السفن المتجهة الى كل من انجلترا والنمسا وساحل شمال ايريقيا ، وذلك لعدم وجود خطوط ملاحة منتظمة لتلك الجهات ، وكان ما يتم ابحاره وهنا بمهام مؤقتة كتأجيرها فى النقل الم.م. وما الى ذلك .

أما اذا انتقلنا الى بور سعيد ، فاننا نلاحظ تفوق حركة السفن بينها وبين الاسكندرية ٢١٦ بنسبة ٤٢,٩٪ من الاجمالى ٤٢٠ ، وذلك لبروز بور سعيد على الخريطة الملاحة للسفن بين الاسكندرية وموانئ الشام وسواحل تركيا الآسيوية من ناحية ، ثم بين الاسكندرية وموانئ البحر الأحمر من ناحية أخرى ، يلى ذلك الحركة الملاحة بين بور سعيد والاسناتنة ٤٥,٧١٢٪ حيث كانت توجد بالإضافة الى سفن خط الاسكندرية الاسناتنة السفن المصرية العاملة بين جده أو موانئ البحر الأحمر والاسناتنة ، وفيما عدا ذلك فقد كانت نسبة المصرية بين موانئ البحر الأحمر وبور سعيد ذاتها ضئيلة ١٢ اى ٢,٨٥٧٪ وهى كىل ما بقى من اجمالها ، وذلك لبروز السويس كميناء هام فى مدخل القناة الجنوبي ، كان يستقبل غالبية حركة السفن المصرية ، وعامة فان هذا الرصد يبرز تفوق الاسكندرية عن بور سعيد فى مجال تشغيل الخطوط الملاحة المصرية ، كما يبرز التفوق للسفن البخارية فى كلا المينائين عن الشراعية .

وبالنسبة لحركة السفن ذاتها فى أهم موانئ البحر الأحمر السويس - سواكن - مصوع لعامى ١٨٧٠ ، ١٨٧١ كانت كما يلى :

ويتضح من هذا البيان تفوق حركة ملاحه السفن المصرية التي تربط بين السويس وموانئ البحر الأحمر ، وقد كانت تفاصيل تلك الحركة مع جده ، ٧٦ سفينة من الاجمالي ٢٨٩ أى بنسبة ٢٥.٠٣٪ تعمل فى النقل البحرى على عكس جيل الطور التي كانت موقعا للحجر الصحي ونفس النتي ، بالنسبة لميناء « الوجه » ، تم السواحل الحجازية التي كان يتنار اليها ساحل العرب ١١٦٤٥٪ ومع ميناء سواكن ١١٤.٠٩٪ ثم السويس مع بور سعيد فى الشمال وتليها بقية الموانئ الأخرى ينبع ، عدن ، المولبح ، القصير ، مصوع وغيرها .

أما بالنسبة لسواكن ومصوع فكما هو واضح قيام السفن المصرية بالربط بينهما معا من جانب ثم بينهما وبين السواحل المواجهة فى الحجاز وكذلك السويس من جانب آخر ، حيث كانت الحركة فى ميناء سواكن تربطها بمصوع باجمالى ١٧٢ سفينة خلال العامين من الاجمالي العام لسفن المينائين ٤٥٨ أى بنسبة ٣٧.٥٥٪ ثم بينهما وبين ساحل العرب وجده . ونلاحظ بالنسبة لجده تفوق حركتها مع سواكن عن مصوع ففى أولهما ٧٠ بنسبة ٤٢.٤٢٪ بينما فى مصوع ٢٢ بنسبة ٧.٥٠٨٪ وذلك لقرب المسافة مع سواكن .

وكما هو ملاحظ فان الملاحه فى أقصى جنوب البحر الأحمر كانت تتجه الى مصوع ، وكانت تتم بينها وبين « الكك Agbig » ، ثم مع عدن والحديدة وقنفدة وجيزان وقمران وغيرهم نظرا للقرب الجغرافى ، ومن مصوع كانت تتم الحركة الغالبة تجاه الشمال حيث سواكن ومنها الى جده أو السويس ، ولعل هذا مؤشرا لمجال تحرك السفن التجارية فى البحر الأحمر الذى أسهمت من خلاله فى التنشيط المصرى وحركة التبادل الخارجية ، وفيما عدا ذلك فان بروز الهند حيث كانت « بومباى » موطن ورش وترسانات الاصلاح ، ولا يمكن أن نعزو حركة السفن المصرية اليها لمها تجارية ، وأن ما كانت تنقله فى بعض الأحيان كان رهنا بما تشحنه مؤقتا أثناء اسفارها الى بومباى .

وفى أعقاب تناول هذا المؤشر الراصد لاتجاهات الحركة نورد اجمالى بعض الحمولات التى قامت بنقلها السفن المصرية مقارنة بالاجنبية وذلك عن الأعوام ٧٣ - ١٨٧٧ ، وهى التى توافرت احصاءاتها وان كان ذلك بدون تفصيل حمولات الشراعية أو البخارية أو الجنسيات الأجنبية ، ويقتصر رصدنا هذا على حمولات السفن المشحونة دون حركة السفن المصبورة Ballast الخالية من المشحونات ، وذلك فى مجمل الموانئ المصرية والملاحظات كما يلى (٧١) :

(٧١) البيان والنسب للثوية مستخرج بمعرفة الباحث من احصاءات منفردة عن : -
- فريدريكو اميتشى : مرجع سابق ، ص ٩ ، ص - ص : ٦٦ - ٨٠ .

النسبة المئوية		بيان معدلات السطن بالقرين لوطا		السنوات	المرافق	النسبة المئوية		بيان معدلات السطن بالقرين لوطا		السنوات	المرافق
اجنبية	مصرية	اجمالي	اجنبية			اجنبية	مصرية	اجمالي	اجنبية		
٩١,١٧٢	٢,٨٢٧	٩١١٣٧٢	٨٧٢,٠٩	١٧٨٠-٢٢	الاسيوط	٤٢,٠٩٧	٢,٠٢٥	٩,٨٧١٥٥	٨٥٢٩١٣	١٨٧٠-٢٢	الاسيوط
٢٢,٢١٩	٧١,٣٨١	٥٢٢٤٨	١٢١٤	٠٠ ٠٠	الاسيوط	٩٩,٤٢٩	٠-٠,٤	١٧٢٧٣١٢	١٧٢٦٥١١٢	١٨٧٠-٢٢	الاسيوط
٧٤,٧٤٧	٧٩,٧٥٢	٣١٧٤٢	٧٨٢٣	٠٠ ٠٠	سواكن	٧٥,٢٠٤	٧٥,٧٢٩	٥٥٥٥٩٥	٥١١٤٨٢	١٤٢-٤٢	الاسيوط
٥٥,٧٩٥	٤٤,٢٠٥	٢٢٧٢٠,٩	٣٥٤٥٥	٠٠ ٠٠	سواكن	١,٤٤٢	٥٤,٥٥٤	٢٢١٢,٦	٢٣٧٧	٢٢-٨٢	الاسيوط
٤٩,٤٤٧	٥,٥٠٢	٣٤٤١١	٢٢٥٨٩	١٨٢٠-٢٥	الزوجه	١,٥٨٢	٥٤,٥١٧	٧١٥٢٢	١١٢٤	٧-٢٢	الاسيوط
٧٩,٨٤٠	٢,٠٢٤	٥٢١,٥٠	٤٢٠٠٠	١٨٢٢	جبل الطور	٢٢٨	٩٩,٧١٢	٢٢,٢٤	٢١٢	٢٢-٢٢	الاسيوط
		٩٩٢٢٥١	٩١١٤٧٥	٨١٩٩,٦	اجمالي	٩٠٠,٧٩٤	٩٠,٢٩٤	١٨٢٤	٧٨٠	١٩٠٦	الاسيوط
		٣٧٢٧٢٧٢	٢٥٤٥٩٤٩	١٩١٤٤٨١	اجمالي			٢٢٢٨٧٢٦	٢٢٢٤٥١٤٩	١١٤٤٥٨٠	الاسيوط

(*) ورد جبل الطور في هذا البيان ولم يرد في بيان السطن البحار و العوامية بالاسم

وكما هو ملاحظ فإنه بالنسبة لموانئ البحر المتوسط ، كانت أكثر حمولات السفن المصرية بصفة عامة تتركز في الاسكندرية ١٥٩٧٥٠٩ تونيلاطة ، ومع ذلك فلم تتعد نسبتها سوى ٢٥.٦٠٪ من اجمالي الحمولات وذلك بسبب كثافة نشاط السفن الأجنبية ، وكان نشاط هذه الأجنبية بصورة أكثر وضوحا في بورسعيد حيث ازدهار نشاطها بين الشرق وأوروبا وغيرها ، فلم تتعد نسبة الحمولات المصرية ٥٠.٤٪ ، بيد أن هذه الصورة كانت في صالح المصرية في موانئ البرلس ، رشيد ، أبي قير ، العريش بالتوالي وذلك لعدم قدرة هذه الموانئ على استقبال السفن البخارية ومن ثم غلبة السفن الشراعية المصرية بها ، وأما دمياط فقد كانت حمولة السفن المصرية بها ٧٩٦٢٥٪ من الاجمالي ، وذلك لغلبة توجه السفن الشراعية العثمانية والسورية واليونانية وكذلك من جزيرة ساموس إليها . بيد أن العثمانية كانت أكثرها قاطبة ، فقد كانت الداخلة منها دمياط مثلا عام ١٨٦٩ عدد ٤٢٧ من الاجمالي ٤٤٥ ، وفي عام ١٨٧٠ كان الداخل منها ٤٥٧ من الاجمالي ٤٨٠ وهكذا (٧٢) ، واقتصرت مشاركة السفن المصرية على مرور بعض السفن البخارية بالإضافة الى الشراعية .

وبصفة عامة فقد كانت حمولات سفن البحر المتوسط سواء للمصرية أو الأجنبية تفوق كثيرا حمولات سفن البحر الأحمر ، وذلك نتيجة الكثافة العددية لسفن كليهما بالإضافة الى قدرة هذه الموانئ على المشاركة في النشاط البحري عما كان بالبحر الأحمر ، وهو الأمر الذي يؤكد قدرة موانئ مصر في كلا البحرين - في إطار الموضع الجغرافي - على المشاركة في التجارة البحرية عما كان واقعا في مينائي سواكن ومصوع ، أو بالأحرى بدت أهمية هذين المينائين التجارية فيما يتم بينهما وبين مصر وذلك لغلبة نشاط السفن المصرية عن الأجنبية حيث كانت حمولاتها في سواكن خاصة أكثر من ٧٥٪ بينما تقل عن ٥٠٪ في مصوع ، وفيما عدا ذلك فإن تفوقها الواضح في القصير والى حد ما في « الوجه » ، يمكن القول معه بغلبة الحمولات المصرية ، بيد أن ذلك لا يعطي دلالة قوية على التفوق الكبير مقارنة بالاجمالي في السويس مثلا ، حيث كانت حمولات السفن المصرية في السويس ٣٤٨٦٩٤ تونيلاطة ، ومع ذلك فلم تتعد نسبة ٣٨.٢٧٪ من الاجمالي وللأجنبية ١٧٣٩٦٠٪ ، هذا على الرغم من أن رقم حمولة المصرية في السويس كان يفوق سائر أرقامها في الموانئ الأخرى في البحر الأحمر .

من هذا الرصد يمكن القول بأن المنافسة الكبرى التي واجهت السفن المصرية ، أو بالأحرى الموانئ التي اتجه إليها النشاط الأجنبي كانت

الاسكندرية ، بور سعيد ، السويس ، ثم دمياط وبدرجة اقل مصوغ ، وفي هذه الموانئ حققت الحمولات الأجنبية تفوقا ، وفيما عداها كانت الغلبة للمصرية ، وهذا في موانئ بدت أقل أهمية باستثناء سواكن ، ومع ذلك فهذا المؤشر بالإضافة الى اتجاهات السير يوضح الى حد ما درجة الاسهام المصري في نقل التجارة الخارجية مع ملاحظة تسجيلنا أن الحمولات ليست قياسا كافيا لدرجة المشاركة ، ولكنها محاولة في ضوء ندرة الوثائق ، وفي أعقاب هذا العرض ، يجدر تناولنا لتوزيعات وأصناف التجارة التي قامت بنقلها السفن المصرية واتجاهاتها .

(ب) تجارات وتجار :

ويقصد بهما : التجارات ونظم نقلها بالسفن ونولوناتها ، أما التجار فهم الذين وردت أسماؤهم في اطار التعامل مع السفن المصرية (*) . وادرسدنا لدور السفن التجارية في نقل التجارة الخارجية فهو يعتمد أساسا على الأصناف والنولون « الأجرة » الذي يتم دفعه في المسافات المحددة بلوائنها ، وفي مجال عملها هذا فقد كانت تتداخل بعض الأصناف في حركة نقل الوارد والخارج في الموانئ المصرية والخارجية ، وعلى هذا الأساس فإن رسدنا للنشاط في هذا المجال يختلف عن حركة التجارة ذاتها ، وهو يقتصر على خصوصياتها في نقل التجارة البحرية ، ونستهله بالجراءات التي كانت تتبعها مع التجار عند نقل مشحوناتهم وهي نصوص تعقبها بتعليقات للوقوف على معنى التطور الذي طرأ على مسيرة البحرية التجارية في هذا الإطار .

ففي وثيقة عبارة عن فاتورة شحن بالفرنسية من الشركة الجيدية ، كانت ذات شقين وجه وظهر ، مدون بالوجه اسم الشركة ، وجهة وتاريخ ارسال البضاعة ، وأنها شحنت عن طريق التاجر أو الوكيل على السفينة التي يذكر اسمها ، وكذلك اسم السوارى (القائد) ، وجهة الوصول ثم مكان التسليم وكان غالبا ميناء وصول السفينة .

أما بيانات البضائع فكانت تدون بعد وزنها بمعرفة القباني واتمام المختصين بالسفينة بأشراف السوارى في خانات محددة هي العلامات : Marques ، الأرقام Numbers عدد الطرود Nombre Des Colis ثم طبيعة البضاعة Nature de la Marchandise ، الوزن أو المقاس Poid or Mesure ، القيمة Valeur رسم (عوائد) الميناء Raglement du Frêt ، لائحة أجرة نقل البضائع Taux du Fret وتشمل أجرة النقل ثم تكاليف الشحن وتكاليف التفريغ ونظم

(*) راجع ما سيتم تناوله عن « دور السفن في نقل الركاب » .

الدفع ، وعما اذا كان سيتم انزال البضاعة فى الميناء ، أو سيتم نقلها بالمبادلة البحرية Change Maritime (٧٣) أو الاقتارمة (الاقتارمة) أى تم بموانئ ولا يتم انزالها بها وانما تتجه بها السفن الى موانئ أبعد أو تتبادل شحنها مع سفن أخرى متجهة لتلك الموانئ (٧٤) .

أما على ظهر الفاتورة فقد كانت الشروط العامة Conditions Generales كما يلى :

— تحتفظ الشركة بحق ملاحه سفنها سواء بخارية أو شراعية ، ولها حق تجهيزها بواسطة من تختارهم من أشخاص أى دولة تختارها ، ولها الحق فى أن تحضرهم عن طريق سفن أخرى أو تملد بهم سفنا أخرى فى أى وقت وأى موقف فى أى ميناء حتى اذا كان غير مذكور فى خط السير .

— الشركة غير مسئولة عن أية خسائر للبضاعة اذا تسبب فيها أحد أعداء البلاد أو قراصنة البر أو البحر ، أو تنتج عن ارتطام السفينة فى البحر أو فى حالة التصادم بسفينة أخرى ، أو نتيجة الحرائق من الماكينة أو انفجار ماكينة الطبخ ، أو الخسائر التى تسببها الحيوانات والحشرات الضارة ، أو الحوادث من أى نوع ولا أى تهاون أو احمال من القبطان وخلافه فى البر أو البحر .

— الشركة غير مسئولة عن النقل فى البر أو فى الأنهار والقنوات أو من سفينة الى أخرى ، أو عن الشحن والتفريغ أو كسر الأشياء سريعة الكسر أو انسكاب السوائل أو موت وفقدان الحيوانات (٧٥) .

الى جانب هذا فقد وجدت شروط خاصة Conditions Particulieres هى :

— الشركة غير مسئولة عن محتويات أو وزن أو قيمة البضائع .

— التكاليف الصحية التى تتعلق بالبضائع تكون على نفقة المالك .

— تحتفظ الشركة بحقها فى نقل البضائع التى تسلمتها الى باخرة أخرى فى وقت آخر قبل أو بعد السفر وتكون التكاليف على نفقتها .

(٧٣) دار الوثائق القومية (خدمات - مجدية) : مطبعة ٢ ملف يراعى الشحن ، « ترجمة » وثيقة بالفرنسية ، فاتورة شحن من الشركة المجدية المصرية للملاحة البخارية فى البحر الأحمر والبحر المتوسط صادرة من الاسكندرية ٢٢ يولية ١٨٦٠ .
(٧٤) - فيليب جلاذ : مرجع سابق ، مج ٥ ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص : ٤٣٨ ، - محمد على الأنسى : مرجع سابق ، ص : ٢٣ .
(٧٥) دار الوثائق القومية (خدمات - مجدية) : المصدر السابق .

— عندما لا يتم تفريغ البضائع في الميناء المتفق عليه لسوء الأحوال الجوية أو لأى أسباب أخرى هامة ، يصرح للقبطان فى هذه الحالة بتفريغ البضائع فى أى ميناء آخر فى طريقه بدون أى تكاليف أخرى على نفقة الشاحن ، ولكن عليه أن يتحمل نتائج الأخطار وليس من حقه المطالبة بالتعويض بسبب التأخير .

— القائمون بالشحن هم المكلفون بالتوقيع على بيان الشحن (حافظة) وهم المسئولون أمام الشركة أو موظفيها عن كل الخسائر الناتجة عن التصريح بالبيانات الخطأ أو الناقصة المتعلقة بمحتويات الطرود .

— فى حالة فقدان الطرود أو أى أشياء أخرى ذات قيمة ، فإن الشركة تكون مسئولة عما إذا ما كانت القيمة موضحة على الطرد ، وإذا لم تكن فعلى الشاحن مطالبة ميناء الشحن .

— لا تسلم النقاد الا فى أكياس مغلقة بخيطة من الداخل مختومة بالشمع فوق كل خيطة أو فى صناديق مختومة الفتحات ، ويجب أن تكون هذه الأختام مبيّنة فى الحافظة .

— أن الشركة تحتفظ لنفسها بحق فحص وزن وقيمة البضائع عند الشحن والحصول على أجرة نقل البضائن .

— فى حالة الشحن من الاسكندرية أو محروسة مصر (القاهرة) أو من موانئ البحر الأحمر فإن من حق الشركة الاجابة بعدم وجود مكان مهيأ على الباخرة الأولى ، وتشحن على الباخرة التالية بدون حق الشاحن فى المطالبة بالتعويض عن التأخير ، واختتمت هذه الشروط بأنه يجب وضوح العلامات والأرقام على الطرود وكذلك اسم مكان الوصول ، وبدون ذلك فمن حق الشركة رفض قبول الطرود غير المستوفاة (٧٦) .

والمرجح أن بعض هذه البنود قد أضيفت لها تعديلات وخاصة فى عهد الشركة التالية ، حيث كانت تخصص سفن للبضائع وأخرى للحيوانات ، أو أن تجهز السفن بأماكن خاصة للحيوانات وما الى ذلك ، الأمر الذى كان يسهم فى إيجاد درجات أكبر من الأمان ، وهو ما سبق الإشارة اليه فى التطور الكيفى للسفن ، كذلك امتدت مسؤولية الشركة العزيمية بعد ذلك الى نقل البضائع بين الأستانة والبحر الأحمر - قبل افتتاح قناة السويس - عن طريق السكك الحديدية وذلك بموجب اتفاق معها ، وكانت ترسل تعريفه الشحن الى وكلائها متضمنة أجرة النقل بما

فيها السكك الحديدية بين الاسكندرية والسويس (٧٧) ، ونفس الشيء اتبعته الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية من قبل بالنسبة للسفر بين الاسكندرية وجده وذلك منذ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) (٧٨) .

وبذلك فقد أصبحت الشركة مسئولة عن النقل في البر أو الداخل ، وقد كان تطورا للأفضل ، فهو من جانب يزيد من الاقبال على الجهة الواحدة بدلا من الجهات المتعددة في عملية النقل ، ومن جانب آخر يعمل على تنشيط حركة النقل بالسكك الحديدية .

ويبدو أن عملية التوسع في استخدام الوكلاء الملاحيين قد جئبت الشركات الملاحية خاصة في العزيزية مثل هذه التشديدات التي أوجدتها المجيدية في نظمها وذلك للتغلب على المنافسة الأجنبية ، بالإضافة الى اطمئنانها الى مسئوليات وكلائها ، وهو الذي لم يتوافر بنفس الدرجة للشركة المجيدية ، كما أن التشديد في مسئولية سواري وطاقم السفينة كان أكثر وضوحا في عهد اسماعيل على عكس ما لحق بهذه الفئات من فوضى ازاء تدهور البحرية التجارية المصرية في عهد محمد سعيد باشا ، وقد عرضنا لأمثلة في ادارة السفن وشئون الأفراد ، وشيئا فشيئا أدخلت التطويرات .

وانه في اعقاب تصفية المجيدية وتحويلها الى مصلحة ميرية أشأت تعليماتها الى أنه لم يكن يتم دفع كل البنولونات في محل الشحن وانما كان يجوز دفع جزء منها (النصف) عند الشحن والباقي في ميناء الوصول ، كما أنها ذكرت في نصوصها ضرورة تقديم التاجر ورقة أو بيان موقعها منه مسبقا عن البضائع المطلوب شحنها وعدد طرودها وعلاماتها وأرقامها وقيمة ما تساويه بالقرش وزنتها واسم المرسل اليه وبلده ، ويقدم هذه البيانات أولا الى القبطاني ليعيد الوزن والمصادقة ثم يتحفظ مأمور أو مدير المصلحة أو الوكيل في موقعه على هذا البيان ويحرر له بوليصة الشحن بعد أن يشتمها في منافستو البضائع وتختتم البوليصة كذلك من السواري كدليل بالاستلام طبقا للمحرر ، على أن التفريغ يكون بمعرفتها أو مثليها ، وتدفع من طرفها أجرة (القطاير أو السنايك وغيرها) مما يستخدم في النقل من

(٧٧) دار الوثائق القومية (خسانات - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الادارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، بيان نواالين سواحين وفضائع الشركة الشرقية من الاسكندرية للسويس وبالعكس ، بمعرفة توبار باشا ناظر اشغال عمومية ويبدأ العمل بموجبه من ١٥ أكتوبر ١٨٦٧ .

(٧٨) - : مخططة قرارات جمعية المؤسسين ، الملف الأول ، قرار جمعية الوابورات المصرية بتاريخ ٢٤ صفر ١٢٨٠ هـ (أغسطس ١٨٦٣) البند السابع .

السفينة الى البر ، وتضاف القيمة على التولون (٧٩) ، وقد عاصرت هذه التعليمات بدايات عهد اسماعيل باشا .

وكما هو معلوم فان هذه الاجراءات كانت تبحث تطوير العلاقة بالتجار والعمل على ترغيبهم في الشحن بتسهيل أو تقديم خدمات أخرى ، وربما كانت شروط المجيدة المتشددة نوعا ، دليلا على حداثة العمل بمفهوم حسن العلاقة بين السفن وعملاتها نتيجة حداثة خبرتهم بهذا النوع من النشاط ، والأرجح أن البحث عن السبل السابقة كان نتيجة ما أصاب السفن من تدهور في العمل البحري في أخريات عهد سعيد باشا .

وعامة فانه قبل أن ندع المجيدة جانبا من الضروري الإشارة الى انه في ضوء الظروف التاريخية التي عاصرتها الشركة ، فان مسألة التشدد في نصوصها ازاء كثرة علم مسئوليتها عن المشحونات في حالات كثيرة ، لم تكن كافية خاصة مع التجار الذين يعرفون طرقهم للبasha الحاكم أو الباب العالي والسلطان صاحب السيادة أو يدعمهم نفوذ قناصلهم ، وناخذ من ذلك بعض الأمثلة :

الأول : واقعة اعتمد فيها دفاع الشركة على النص الوارد « ان الكومبانية لا تكون مسئولة عن أى فعل حصل من افعال أو تهاون القبولان وخلافه ومن مستخدمين البحر أو البر » ولم يفلح فيها الدفاع وحكم فيها بالتعويض على الشركة لصالح تجار فرنسيين بمبلغ (١٨٠ ريال فرانس) وذلك في قضية حرقت فيها بضاعتهم بجده في مقر توكيل الشركة ، وكان ذلك عام ١٢٧٧ هـ بل ان مجلس تجار جده أمر « وكيل اشغال القومبانية بجده » أى الوكيل الملاحي لها بلغخ قيمة المطلوب وتم الدفع في ٢٨ ذى الحجة هـ (٨ يولية ١٨٦١ م) ، قبل صدور مضبطة الحكم بشهرين أى في ٢٩ صفر ١٢٧٨ هـ (٦ سبتمبر ١٨٦١ م) ، وذكر دفاع الشركة أن هذا يعتبر تناقضا ، وقرنت حجتها هذه بالنص الذى أشرنا اليه ، وأضافت بأن الشركة تعتبر شخصا معنويا ينوب عنها مجلس ادارتها بمصر ولم يفوض وكيلها في تلك القضية ، وهذا المجلس لم يكن حاضرا أثناء نظر القضية ، ولم يجد الدفاع ، ودفع التعويض ، وكانت حجة التجار الفرنسيين ادعائهم بأن الوكيل هو الذى أشعل النار ، وهو الذى لا يعقل أساسا مع قبوله البضائم لشحنها بالسفن (٨٠) .

(٧٩) دار الوثائق القومية (خدمات - مجدية) : سجل م/٣/٥ ، رقم ٣٨٧ بتاريخ ١٠ ذى القعدة ١٢٧٩ هـ (٣٠ ابريل ١٨٦٣) من وكيل دايورات البحر الأحمر الى قومندان بحرية ، ص - ص : ٢٢٨ - ٢٣٠ .

(٨٠) - : سجل م/٣/٦ ، تقرير بتاريخ ٤ ج (جمادى أول) ١٢٧٨ (٨ نوفمبر ١٨٦١) من مدير المجيدة الى محافظ مصر ، ص - ص : ٤٣٣ - ٤٣٥ .

الثاني : كان قد غرق للمجيدية سفينة تسمى مربوط عام ١٢٧٥ هـ (١٨٥٩/٥٨م) وأنفقت الشركة مبلغ ٤٩٠٠٠ فرنك لانقاذ بعض المتحونات التي كان بعضها لحساب تجار فرنسيين ، ولكن لم تتمكن الشركة من بيع ما تم انقاذه لأكثر من عام وذلك لعدم موافقة القنصل الفرنسي العام على البيع ، حتى ان الشركة أرسلت تستأذنه مرارا عن طريق الخارجية المصرية دون جدوى وكذلك صميت يبيت التأمين (السيكورتاه) تماما عن الرد ، لأن المنفق على انقاذ البضائع زاد كثيرا عن قيمتها الى أن حددت هي ذاتها ٣٠ يوليو ١٨٦٠ موعدا للبيع لتعويض بعض نفقاتها ، بعد أن تلف ما تم انقاذه ولم يقدر بأكثر من ٥٢٠٠ فرنك فقط (٨١) ، أى أنها لم تملك المسؤولية - وعطلت مصالحها الأهم في انتظار الموافقة - وأن النصوص السابقة لم تكن مطلقة ، ولا شك فقد كان التجار والقنصل مدركين لضالة قيمة ما ستعطيه لهم الشركة من أنصبة البيع ، ويرجع أنهم كانوا في تلك الآونة ينتظرون أو يبحثون في طرق أخرى عن تعويض أكبر لأن مسألة التعويضات هذه اتبعها آخرون ممن كانت لهم بضائع بالسفينة حسبما يوضحه المثال التالي :

الثالث : كان لأحد التجار ويدعى محمود الطرابزني بضائع غرقت بالسفينة ذاتها وأقام دعوى على الشركة لدى مجلس تجار مصر وحكم لصالحه بدفع المجيدية تعويضا قدره ٦٠٠٠٠ قرش مصرى ، ولكن الشركة استأنفت الحكم وحسبما جاء في نصصوص الوثائق « عملت ايلول (*) » *Appelant* ، انظر الدعوى بمجلس تجار اسكندرية وأشعرت بذلك ديوان المحافظة في محروسة مصر (القاهرة) وذلك للنظر في المبالغ المنفقة على اخراج البضائع الغارقة ، ولكن الطرابزني لم يوافق على إعادة نظر دعواه بالاسكندرية ، وأخطر الشركة والمعية بأنه سيمتوجه الى الأستانة لعرض موضوعه على الباب العالى ، وتدخل محمد سعيد باشا وأصدر أمرا كريما لديوان المالية بدفع المبلغ على سبيل الانعام من ولى النعم ، ويصرف النظر عن (الأيبلو) الاستئناف دون تحميله للشركة (٨٢) .

(٨١) - : سجل م/١/٢/٤ ، رقم ٥ بتاريخ ٢٢ ص (سكر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير مجيدية الى ناظر أمور خارجية ، ص : ١٥٤ .
(*) أشار البض الى انها عن الإيطالية وكانت تكتب أبلو ، - فيليب جلاد : مرجع سابق ، ج ١/١٨٩٠ ، ص : ٢٣ .
(٨٢) دار الوثائق القومية ، المصدر نفسه : رقم ٦٨ بتاريخ ٢١ ص (سكر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى ناظر ديوان المالية ، ص : ١٤١ . « دار الوثائق - مجيدية » .

- : سجل م/١/٢/٦/١ بتاريخ ٢١ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣ مايو ١٨٦١) مروى من مدير القومانية للمعية السنية ، ص : ٢٧٣ .

ولا شك فإن مثل هذه الأمور توضح أن التعامل مع النصوص في تلك الفترة المبكرة من العمل بالنظم البحرية كانت في حاجة لتدقيق أشمل يراعى صالح الطرفين الشركة والتجار ، وربما كان ذلك نتيجة وجود إدارة الشركة في مرحلة يمكن أن نطلق عليها « مرحلة الاختمار » في العمل بالنظم والقوانين البحرية ، وهذا اتضح في النصوص ذاتها أو إجراءات التأمين البحري ، وخاصة أن تلك المرحلة كانت تشهد النقل عن النصوص الفرنسية ، وهناك فارق بين النقل وإدراك الأبعاد ومختلف العلاقات التي تنشأ عن النصوص ، فلا النص على عدم مسئولية الشركة عن الحوادث أعفاها من تحمل الخسائر ، ولا كانت السياسة ومسألة التعويضات على سبيل الانعامات اسكانا لمسألة التقاضي ، والأمثلة الثلاثة تقدم نموذجاً لما كان موجوداً في ساحة السياسة المصرية والمسائل المالية آنئذ .

ويبدو أن مثل هذه الخلافات علاوة على التمرس في الاحتكاك بالعمل البحري ، كانت باعثاً للشركات التالية للمجيدة والتي تأسست في عهد اسماعيل على أن تكون أكثر تنظيمًا للعلاقة مع التجار ، ومعها انتشر الوكلاء واتسعت مسئولياتهم لدرجة شهدنا معها اقراض التجار أو اهتمامهم بمسائل التخزين أو شحن وتفريغ البضائع بمعرفتهم ، على أنه الأمر الأكثر أهمية الذي تم تنفيذه هو « نظام السيكورتاه » أي التأمين البحري في وقت قريب من تنفيذه في سفن شركة الميساجيرى الفرنسية وكذلك السفن الروسية ، وكل ذلك على أثر اقتراح وكيل الشركة العزيرية في مرسين « ماروكاسترو » بمؤرخه المرسل لإدارة الشركة في ٦ صفر ١٢٨٢ هـ (٢٠ يولية ١٨٦٦) (٨٣) وقد سجلت العزيرية بهذا النهج تواصلًا مع التطور العالمي إزاء مسألة تطبيق النظم والقوانين البحرية ، إذ أشار البعض إلى أن التأمين البحري كان أقدم أنواع التأمينات ، وأنه وجدت في هذا المجال عقود لشركات تأمين فرنسية خاصة بالسفن عام ١٨٦٥ ، وإذا كان صاحب هذا الرأي قد أشار إلى أن عقود البضائع كانت عام ١٨٧٣ (٨٤) ، فإننا نسجل في هذا المجال تنفيذ العزيرية لهذا النوع من التأمين قبل ذلك في مرسين عام ١٨٦٦ م ، لأن وكيلها كان في نفس الوقت وكيلًا لأحدى شركات التأمين ، وقد ترتب على ذلك زيادة في المشحونات ، ولكن فات العزيرية عدم تنفيذها ذلك في بقية الموانئ ، ثم قامت بإلغاء هذا النظام

(٨٣) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مطبعة مكاتبات إدارية ٦٥ - ١٨٦٧ ، خطاب بتاريخ ٦ صفر ١٢٨٢ هـ (٢٠ يولية ١٨٦٦) عن وكيل العزيرية المصرية في مرسين (ماروكاسترو) إلى العموم .
(٨٤) د. محمد كامل أمين ملحق : شرح القانون البحري ، ج ٢ ، ص - ص ٣ : ٥١٤ - ٥١٢ .

بموجب قرارها في ١٣ جمادى الثاني ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) إبان
سوء أحوالها المالية ، ويرجع العودة الى ذلك في مصلحة وإبورات البوستان
الخدوية ، وذلك بعد تزايد كثافة السفن الأجنبية البخارية التي كانت
تنفذ (٨٥) .

وفي أعقاب هذا التناول نشير الى أنه في بعض الأحيان كانت تحضر
السفن بضائنها ولا تجد مستلميهما أو تمضي عليها فترة طويلة بالجمارك
دون استلام ، وفي هذه الحالة فقد كان متبعها يبيعها بالمزاد عن طريق
الجمارك ويعلن عن ذلك بالصحف بشرط أن يكون قد مضى عليها عام ويوم
واحد على الأقل ، وكان يعلن عن أصنافها وأسماء التجار والسفن التي
وردت عليها (٨٦) ، ويرجع أن السفن كانت تستوفي ما يتبقى لها من
أية مستحقات على البضائع بعد إجراء المزاد .

وفي هذا المجال فأننا نشير بمناسبة ذكر الجمارك وقبل الخوض
في أصناف البضائع الى أنه قد تم إعفاء تلك التي كان يتم نقلها بين الولايات
العثمانية - طيلة فترة الدراسة - من الرسوم الجمركية باستثناء بعض
الرسوم في سواكن^(٤) على عكس الواردة من الدول الأجنبية (٨٧) ، وإن
كانت السفن قد دفعت رسوما أو عوائد فنسارات وموانئ في أحيان
كثيرة (٨٨) ، ولكن كان من شأن هذه التسهيلات تنشيط حركة التجارة
بين الولايات العثمانية ، رغم مخفودية حركتها مقارنة بما كان بين مصر
 والأسواق الأخرى وخاصة أوروبا .

ومن الضروري الإشارة الى أن ارتباط مصر بسوق الاقتصاد العالمي
في فترة البحث ، جعل وجهة تجارتها الخارجية الغالبة مع الدول الأجنبية

(٨٥) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : محفوظة قرارات مجلس الإدارة
٦٧ ١٨٦٩ ، ملف قرارات ١٢٨٥ هـ ، صورة قرار المجلس رقم ٤/٣ بتاريخ ١٣ جا
(جمادى الثاني) ١٢٨٥ هـ (٢ أكتوبر ١٨٦٨) .
(٨٦) الوقائع المصرية : - العدد ٦٤٥ بتاريخ الأحد ٢ محرم ١٢٩٣ هـ / ٢٠ فبراير
١٨٧٦ ، بيان مزاد بضاعة وازدة بإبورات البوستان الخديوية وكذلك . - العدد ٦٧٠
بتاريخ الأحد ٢٣ رجب ١٢٩٣ هـ / ٣ أغسطس ١٨٧٦ .
(٨٧) كانت رسوم جمارك سواكن ٨٪ والتمس حكمدار السودان تخفيضها أسوة
بجمرك الإسكندرية فأصبحت ١٪ . وقد كان يتحدد مصدر السلة بما يعرف « بالرفعية »
أو براءة اللب .

- سمد بدير العلواني : مرجع سابق ، ص : ١٦٤ .

(٨٧) أحمد السيد الشريفي : مرجع سابق ، ص : ٣٩٥ ، - د. زين العابدين
شمس الدين : مرجع سابق ، ص : ١٤٥ .

(٨٨) راجع ما سبق تناوله في ظروف قيام البحرية التجارية .

على حساب علاقاتها بالدول والولايات العثمانية المجاورة (٨٩) . وبمعنى آخر فإن توجهات السفن المصرية هي التي اعتمدت عليها حركة ربط مصر بهذه المناطق على عكس السفن الأجنبية التي كانت تربط بينها وبين أوروبا ، ويمكن أن تصف دور السفن المصرية في إطار هذه الخصوصية - المصرية العثمانية ، أو المصرية العربية الإسلامية بالأقاليم المجاورة - إلى أنها كانت المنفذ الهام في نقل التجارات بين مصر وتلك المناطق ، وبدونها كانت ستفقد مثل هذه المعاملات أداة مصرية أو عثمانية أو عربية إسلامية هامة في تنشيط معاملات ذوي القدرات الأقل مقارنة بإمكانات السوق العالمي .

ننتقل بعد ذلك إلى تناول نوعيات التجارة التي قامت بنقلها السفن التجارية المصرية بين مصر والخارج ونستهلها بالبحر الأحمر على أساس أنه الذي استمر لأطول فترة في عهد الشركة الجديدة . مع بيان تولونات النقل .

أولا : منقولات السفن المصرية في تجارات البحر الأحمر :

وكان مما يميز هذه المنقولات أنها لم تكن تتم بين مصر واحدى موانئها فقط ، وإنما بين الموانئ بعضها البعض ثم بينها وبين مصر حيث السويس والقصر ، ونبضها بالموانئ السودانية حيث سواكن ومصوع ، وقد ذكر البعض أن صادراتهما إلى مصر كانت تتمثل في المحصولات الزراعية ومنها البن والسمغ والسمن والذرة ، ونباتات طبية منها « الشيح والسنامكي والنيلة » ، وكذلك السكر الذي كان يعاد تصديره إلى أوروبا ، ومن الحيوانات الأبقار والجمال والأخيرة كانت قليلا ماتشحن بالسفن ، كذلك الأغنام وكان يرد معظمها لمصر ، بالإضافة إلى ذلك حيوانات وطيور الزينة ، ومن تلك الحيوانات وحيد القرن والأسود والنمور والنعام ، علاوة على ذلك كانت هناك تجارة الذهب والباج (سن الفيسل) وريش النعام والجلود .

أما وارداتهما من مصر فكان أهمها الأرز وبذرة القطن والآلات والمعدات بالإضافة إلى الأقمشة والمنسوجات واللباد الذي يوضع تحت سروج الخيل ، والقصان التي تستخدم كدروع واقية وأدوات الزينة والورق ، علاوة على الأسلحة والذخائر والفحم والمصنوعات الجلدية

(٨٩) أحمد الشريفي : موجز مباحث ، ص ٣٩٥ ، ٣٩٦ .

والزجاجية وأدوات البقالة ، وكان بعض هذه الأشياء مصنعا في مصر
والآخر من أوروبا (٩٠) .

أما بالنسبة لتجارة مصر مع بلاد العرب في الساحل المواجه ، فقد
وجدت علاقات وأنشطة للسفن التجارية ، حيث منقولاتها بين كل من
الحجاز واليمن ومصر كانت تتمثل في أهم مايرد مصر من الحجاز الخيل
والماشية والأصواف والجلود الخام والشع ومن اليمن البن واللبان
وجانب من الثمار والفلفل والحبان والزنجبيل والقرفة .

وهنا نشير الى أن موسم الحج كان موسم ازدهار التجارة عامة وفي
الحجاز خاصة ثم المناطق المجاورة ، اذ كانت تلك البيئة الفقيرة بإمكاناتها
تعتمد على حالة الرواج في ذلك الموسم حيث كانت تجارة الحرير الهندي
والقطن الهندي وبعض المشحونات الواردة من سسواكن ، ومن هذه
الأصناف ماكان يتم شحنه الى مصر .

أما الصادرات المصرية لتلك الجهات فكانت الحبوب بأنواعها الى جانب
السكر والتبغ والبصل والقمشة القطنية بالإضافة الى بعض البضائع
الأوروبية (٩١) .

والى جانب هذا العرض نطالع في وثائق البحرية التجارية المصرية
بعض التفاصيل المتعلقة بها بالإضافة الى ذكر أصناف أخرى ، مع ملاحظة
عدم ثبات نولون بعض الأصناف طيلة فترة الدراسة تبعا لحالة الرواج
والمنافسة ، ولذلك نورد حده الأدنى والأعلى متى وجد ذلك كما يلي :

(٩٠) أحمد الشرييني : مرجع سابق ، ص - ص ٤٠٤ - ٤٠٩ . - سمع يدور
الحلواني : مرجع سابق ، ص - ص ١٤٨ - ١٥٥ .
- د. عبدنا الله مصطفى : التطور الاقتصادي والاجتماعي في السودان ١٨٤١ - ١٨٨١ م ،
دار المعارف ط ١/ ١٩٨٥ ، ص ١٨٥ - ٢١٠ .
(٩١) أحمد الشرييني : المرجع السابق ، ص - ص ٣٣٩ - ٤٠٢ .

(١١)

نوا : من سواكن الى كل من جده والسويس :-

(١٢)

ثانيا : من جده الى السويس ١٢٧٧ هـ :-

من سواكن الى جده	الزحمة	المسافة	ملاحظات	من جده الى السويس	الوحدة	المسافة	ملاحظات
جده	السويس						
١	٢٥	١	البركات خلف ١٢٧٧ هـ	٧	منظر صري	١	اصناف الحصى
٢	٩	٢	صمغ	١١	٥٥	٥٥	صمغ وحب الباقلاء، حشيشة الفرجة
٣	١٥	٣	بسن	١٦	٥٥	٥٥	الشنقة لان شمس القطر ٣٠٠
٤	١٥	٤	حشم (بسم)	١٨	٥٥	٥٥	جلود شعلان بالثياب العرجة الاثران
٥	١٦	٥	صوب	٢٠	٥٥	٥٥	الجلود وسط دول شمس القطر
٦	١٦	٦	جلود خام	٢١	٥٥	٥٥	١٠٠٠ قرش
٧	١٥	٧	القران الواحد للشمس	٢٢	٥٥	٥٥	صوب
٨	٢٠	٨	الشران (سول)	٢٣	٥٥	٥٥	لؤلؤ - روت مرحة ثلثة
٩	١٥٠	٩	البازوكيان	٢٤	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٢٥	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٢٦	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٢٧	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٢٨	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٢٩	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣٠	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣١	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣٢	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣٣	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣٤	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣٥	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣٦	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣٧	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣٨	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٣٩	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤٠	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤١	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤٢	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤٣	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤٤	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤٥	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤٦	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤٧	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤٨	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٤٩	٥٥	٥٥	لؤلؤ
				٥٠	٥٥	٥٥	لؤلؤ

- (١) مستخرج بمعرفة الباحث عن : دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) :
 سجل م/ ٨/١/٦ رقم ٧٥ بتاريخ ١٥ (ربيع الثاني ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) من
 مدير المجيدية الى زليل قبودان وابور قبارى ، ص : ١٥٤ - سايره بتاريخ ٢٩ ص (صفر)
 ١٢٧٧ هـ (٧ سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى زليل قبودان وابور قبارى ، ص :
 ١٠٠ - ١٠١ - رقم ٣٤٢ بتاريخ ٢٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (١٠ مايو ١٨٦١) من
 المدير الى لطيف قبودان وسواى وابور جده ص : ٢٨٧ ، ٢٨٦ ، ٢٨٧ .
 (٢) كان القنطار الاجنبى ٤٤ آفة ، اما المصرى فكان ١٠٠ رطل = ٣٦ آفة = والاقفة
 ٤٠٠ درهما = ١٤٤٠٠ درهما والدرهم الواحد ٣٢٠٧ جرام ، اى (٤٦ كيلو ، ١٨١
 جرام) . وفى بعض الأحيان قبلت العزيزية التشنج على اساس الاجنبى فى اللوانى الخارجيه .
 - عزيزية : المحطة الاول ، الملف الاول ، قرار جمعية المؤسسين ، بتاريخ ٥ جمادى
 آخر ١٢٨٠ هـ (١٨ نوفمبر ١٨٦٢) البند التاسع ، - محطه دون رقم او عنوان ملف
 بتركيات ومحطات ، وثيقة ، بتاريخ غرة ربيع اول ١٢٨٣ هـ (١٤ يولية ١٨٦٦) : شروط
 اتفاق الكواجه سليم كسار وكيل يافا ، البند الخامس .
 - لائى حلتى : مرجع سابق ، ص : ٣٦ ، ٤٠ .
 (٣) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/ ٨/١/٦ رقم ١٤ ، بتاريخ ٣٠ ص
 (صفر) ١٢٧٧ هـ (٧ سبتمبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بجهة : ص : ١٠٥ .

وفي حالة إبحار السفن الى بعض الموانئ التي لا يوجد بها وكلاء
وتصادف وجود بضائع غير مقدرة النولون في اللاتحة ، فقد كان يفوض
السواري في تقدير النولونات (٩٤) ، فضلا عن المنقولات السابقة كانت
توجد نظم أخرى لنقل الصرر والنقود وما الى ذلك وهذا يتضح في
المشحونات من السويس الى الخارج ، وبمناسبة ذكر السويس نشير الى
أن النقل بينه وبين جده كان ذا طبيعة خاصة يرجح اقتراحها بموسم
الحج لما له من خصوصيات في النقل حيث كان يصطحب الحاج أشياء
خاصة يتم إعادتها ثانية ، وكانت هذه الأشياء تعامل معاملة مختلفة من
حيث العناية بشحنها عن تلك التي كانت ترد في عنابر التجارة ، وكان
ينعكس ذلك في النولون ، فنجد مثلا أجرة النقل من جده الى السويس
للأمتام ١٥ قرشا للرأس الواحدة وللثور من الحجم الصغير ٣٠ قرشا ،
ولذوي الأحجام الكبيرة ١٥٠ قرشا ، وعلى العكس من ذلك كانت تزداد
كثيرا أجزائها من السويس الى جده ، وهو ما نتناوله في الجدول اللاحق .

بالإضافة الى ذلك نشير الى أن هذه المشحونات كان يوضع لها
تعريفة في حالتها نقلها في الذهاب الى جده والعودة من ينبح الى السويس ،
على النحو التالي :

(٩٤) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٨ رقم ٣٤٢ بتاريخ
٢٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (١٠ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى لطيف قبودان وابور
جدة ، ص ص : ٢٨٦ ، ٢٨٧ .

٢٥٦ : حركة النقل من السويد إلى جهة دون دفع إلى الترخيص - (٢٥٦)

من السويد إلى جهة	من يدفع إلى السويد	الجهة	ملاحظات	أنشأت أخرى
١٨	١٦-١٤	الأرب	كان مستخرج لكل مكتب ٢ الفرض ضمن والتاريخ جول (أرب)	- تأخذ ذهب وقشة مهما كانت المسافة بطرقة أو الصبغة باعتبارها المثل نصف من القيمة (٧٥٪)
١٩	٥٥	الرباس (الركعة)	حصان	- مساعدات ذهب وقشة ويخلف الذهب ويختمون وبالمقاييس مهما كانت المسافة قصيرة أو طويلة باعتبار للمالية ربح من القيمة (٧٥٪)
٢٠	١٠	حصان	حصان	
٢٥	١٥	الفتكاز	الفتكاز حديد دوس كساري لذا كانت بالآلات مصنوعة	
١٥	١٢	زيت زعفران وشعير	زيت زعفران وشعير	
١٥	١٢	لحم مشوية (الغنام)	لحم مشوية (الغنام)	
١٧	١٢	خيام وأحبال	خيام وأحبال	
١٧	١٠	سكر بالقراني	سكر بالقراني	
١٠	٨	جميع صلب خام	جميع صلب خام	
١٠	٨	تقني والبراسيل والركاب	تقني والبراسيل والركاب	
١٠٠	٨٥٠	لحم الكلب	لحم الكلب ووجبات لحم ذلك	

- (٢٥٦) - نفسه ، رقم ٤٦ بتاريخ ١٠ (ربيع الثاني) ١٢٧٧هـ (٢٧ أكتوبر ١٨٦٠) من مدير للجمعية إلى ناظر ديوان المالية حر: ١٤٢ .
 - رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ (شوال) ١٢٧٧هـ (٢٠ أبريل ١٨٦١) من المدير إلى ناظر ديوان المالية ، حر: ٢٦٧ ، ٢٦٨ ، ٢٧١ .
 - سجل م / ١ / ٢ / ٦ رقم ٤٨ صوبي بالتاريخ ذاته ، من المدير إلى وكيل للجمعية للجمعية بجهة ص : ص : ٢٧٨ ، ٦ : ٢٧٧ .
 - سجل م / ١ / ٦ / ٩ رقم ٤٦ بتاريخ ٧ (مسفر) ١٢٧٨هـ (١٥ أغسطس ١٨٦١) من مدير للجمعية إلى وكيل السويد: ص: ٢٧٥
 - سجل م / ١ / ٢ / ٢٨ / ٢ ، رقم ٥٦ بتاريخ ٥ (شعبان) ١٢٩٥هـ (٤ أغسطس ١٨٧٨) من وكيل السويد إلى مدير عموم
 مصلحة وأجرات غير مستخدمة للجمعية ، ص : ١٨ .

أما حمولة السفينة من هذه الأصناف ، فقد كانت في العادة ١٥٠٠ أردب لغالل بالعنبر (التحتاني) الأسفل ومن الركاب ٦٥٠ راكبا ٢٠ درجة أولى ، ٣٠ درجة ثانية ، ٦٠٠ درجة ثالثة ، ومن الحيوانات ٩٠ - ١٠٠ جمل بالكورته ، وبالعنبر من ٤٠ - ٥٠ خيول ويقال (٩٦) .

ننتقل بعد ذلك الى تناول أمثلة أخرى للنقل بين موانئ البحر الأحمر وموانئ البحر المتوسط وذلك بعد استفادة السفن التجارية المصرية من قناة السويس ، كما يلي :

- بضائع واردة من أوروبا الى السويس لنقلها الى موانئ أخرى في البحر الأحمر بطريقة الاقتارمه بحرا بين السفن بدون نقلها للبر ، وهذه اشهرت مكاتبات مصلحة وإبورات البوستة الخديوية الى أن نولونها من السويس الى جده بواقع ٣٠ شلنا للتونيلاطة الواحدة ، ومن السويس الى الحديدية ٤٠ شلنا ومن السويس الى سواكن ٤٥ شلنا (٩٧) .

- من السويس الى أوروبا (بحر برا) اقتارمه لبضائع واردة من البحر الأحمر ، بواقع ٣٥ شلنا للتونيلاطة (٩٨) ، حيث كانت السويس محطة نهائية لخطوط بعض السفن الأجنبية وخاصة الانجليزية .

- مشحونات من سواكن الى أوروبا - في عهد مصلحة وإبورات البوستة الخديوية - كانت الى ليفورنو أو تريستا بواقع ٣ جنيهات للتونيلاطة ، ومن سواكن الى ليفربول بين ٣ - ٣ر٥ جنيهات حسب الاتفاق ، ومن سواكن الى لندن بين ٣ر٥ - ٤ جنيهات للتونيلاطة أيضا (٩٩) .

- وفي وثيقة من توكيل الحديدية أفادت شحن ١٧ طردا من القطن

(٩٦) دار الوثائق القومية (خدمات - مبيدية) : سجل م/١/٢/١ ، رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ أبريل ١٨٦٠) من مدير المبيدية الى وكيلها بجدة ، ص : ٢٢٧ .

(٩٧) - مصلحة وإبورات البوستة الخديوية : سجل م/١/٢/١ ، ج ٢ ، رقم ٩٧٦ في ٦ ب (رجب) ١٢٩٥ هـ (٧ يولية ١٨٧٨) من توكيل السويس الى عموم مصلحة الوابورات ، ص : ١٥٧ .

(٩٨) - نفسه ، رقم ٤٤ بتاريخ ٢٧ ج (جمادى الثانية) ١٢٩٥ هـ (٢٩ يونية ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى عموم لمصلحة ، ص : ١٢٤ .

(٩٩) نفسه المصدر والصفحة ، - رقم ٢٣ بتاريخ ١٥ ج (جمادى الثانية) ١٢٩٥ هـ (يونية ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير عموم لمصلحة ، ص : ٨٦ .

وزنهم ٢٥٠٠ كيلو ، منها الى مرسيليا ، بواقع ١٥٠ فرنكا للتونيلاطة
والواحدة : (١٠٠) .

وكانت توجد علاقة بين الاسعار والتولون وقد شهدنا امثلة لأصناف
كان يتم تحديد الدرجة التي يتم الشحن بها تبعاً لأثمانها التجارية ، كما
يلاحظ : أنه رغم تركيز الاتجابه الى موانئ البحر الأحمر ، فإن السفن
التجارية المصرية كانت تقوم بنقل مشحونات الى موانئ أوروبا ، رغم طول
المسافة بين الحديدة او سواكن ومرسيليا أو لندن . مثلاً ، الأمر الذي
يؤكد امكانية استخدامها أو بالأحرى قدرتها على مزاولة الملاحة التجارية في
تلك الرحلات الطويلة .

ولما لم نثر على بيانات تفصيلية لاجمالى منقولات السفن التجارية
المصرية في موانئ البحر الأحمر ، لذا نشير الى بعض الامور التي يمكن أن
تكون مؤشراً لرواج نشاطها به ، فبالنسبة لفترة سعيد باشا فإن الملاحة
والنشاط التجاري بهذا البحر كان يوافق الى حد كبير السفن المصرية
وذلك نتيجة العوامل الطبيعية للملاحة بالبحر ذاته ، ثم للظروف السياسية
العربية والاسلامية وقد تأكد أنه متى وجدت السفن المصرية المستعدة
فتحت لها أبواب تجار هذا البحر ، ولكن كانت المعضلة الحقيقية هي ان
توجد تلك السفن نتيجة لظروف تصفية المجيدية التي استتبعها ايقاف
نشاط السفن مؤقتاً ولم يكن تدهورها نتيجة تدهور التجارة وحركة
الملاحة البحرية مثلاً ، وبالعكس كانت التجارة المصرية في آخرياتها تشهد
نمواً وازدهاراً ملحوظاً نتيجة تطور تجارة القطن ، ولكن كانت الاسباب
سياسية مالية ، اذ على الرغم من الايقاف المؤقت فإن أبواب التجارة والنقل
البحري فتحت امام ما تبقى من نشاط السفن ، ليس هذا فحسب ، وانما
استطاع سواريات السفن وافراد أطلقهما مع من بقى من الوكلاء تحقيق
الربح ، وصرف لهم خمسة كمكافآت وذلك في مصلحة الوابورات
المصرية حسبما أوضحت وثائقها ، فإن ذلك الخمس $\frac{1}{5}$ الذي صرف لكل
أفراد السفن العاملة تقريباً ٤٥٩٥٣ قرشاً عن فترة عمل تراوحت بين
أربعة الى سبعة أشهر ، كانت بواقع ١٦٦٥٠ للسفينة حجاز ، ١٢٦٩٣
قبارى ، ٨٣٦٩ نجد ، ٨٢٤١ جدة (١٠١) .

(١٠٠) - : سجل م/٣/١٠ ، رقم ٣٦ بتاريخ ١٦ أغسطس ١٨٧٩ من توكيل
الوابورات بالحديدة الى ديوان السوم ، ص : ٢ .

(١٠١) - : (خدمات - مجيدية) : سجل م/٤/٢ ، بتاريخ ١٠ ربيع آخر ١٢٧٩ هـ
(٥ أكتوبر ١٨٧٢) من مدير الوابورات المصرية الى يعقوب الفندى وكيل الوابورات المصرية
بالسويس ، ص ص : ٤٣٤ ، ٤٣٥ .

- : سجل م/٦/١٠ ، أرقام ٩ - ١٣ بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٨٦٢ ، من مدير الوابورات
المصرية الى سواريات سفن قبارى ، جدة ، حيد ، حجاز ، ص : ١٠٧ - ١٠٩ .

وفي عهد الشركة العريضة فقد سبق الإشارة الى تحقيق سفن البحر الأحمر أرباحا في غالبية فترة وجود الشركة وذلك عند الحديث عن قيامها وتصفياتها ، لأنه لم يكن الخطأ في السفن وانما في الإدارة العمومية واتساع نفقاتها في مشروعاتها لم تتم بالإضافة الى افتتاحها خطوطا ملاحية خاسرة في بعض موانئ البحر المتوسط .

وفي الفترة التي تلت افتتاح قناة السويس - التي شيدت على أثرها الموانئ المصرية تزايدا في أعداد السفن الأجنبية - فقد حافظت السفن المصرية على دورها الى حد كبير ، وهذا ما اتضح من اتجاهات خطوط سفنها الملاحية الى موانئ هذا البحر بالإضافة الى رصد أعدادها . والتي أظهرت تفوقا كبيرا في بعض الموانئ كسواكن مثلا ، ونورد في الإحصاء اللاحق بيان حمولات السفن المصرية مقارنة بالأجنبية في بعض السنوات « ٧٣ - ١٨٧٧ » وذلك بالنسبة للسفن المشحونة - عدا المصبورة - الواردة والخارجة ، وهو إحصاء ليس كافيا للوقوف على حقيقة هذه الحمولات أو توجهاتها أو قيمة نولوناتها ، ولكنه مؤشر لدرجة الاستسهام في نقل مشحونات موانئ هذا البحر كما يلي (١٠٢) :

(١٠٢) مستخرج بمعرفة الباحث والنصب للثوية من عمله . عن :

- فريدريك أميتشي : مرجع سابق ، ج ١ ص - ص : ٦٠ - ٨٠ .

والملاحظ من هذا الاجزاء تحسين نسبة حمولات السفن المصرية في السويس مقارنة باجمالى الحمولات في سائر الموانئ بنسبة ٢٩.٥٢٩% ثم تليها سواكن ٢٥-٢٩.٢% ، مصوع ١٧.٦٢% ، القصير ٥.٧٤% الوجه ٢١.٧٤% وأخيرا الطور عن عام ١٨٧٣ بنسبة ١٢.٩٣% . ولكن يلاحظ أنه رغم هذه النسب ، فقد كانت الحمولات المصرية في السويس تتراوح نسبتها مقارنة بحمولات الأجنبية بين ٢.٧٣% الى ٢٩.٤% ، وهذا تكون السويس ملتقى رئيسيا لسفن الشرق والغرب من مختلف الجنسيات ، وعلى العكس من ذلك كان التفوق ملحوظا للحمولات المصرية في سواكن بين ٥٤.٧٥٩ - ٩٩.٥٠٣% ، وهذا أعطى أهمية خاصة للتواجد المصرى ، ويرجع أن التبعية السياسية والكثافة الملاحية المصرية في سواكن ميناء السودان الأول آنئذ ، كانت عاملا هاما في تقليص الدور الأجنبى ، وكان ذلك بدرجة أقل في مصوع ، ربما لوجود بعد نسبى لهذا الميناء عن السويس مقارنة بسواكن ، أو لأن سواكن كانت ملتقى تجارات كثيرة وافدة من المناطق المجاورة وتنقلها بعد ذلك السفن المصرية ، أو لأن بعد مصوع جعلها محطة ملاح السفن الشراعية الوافدة - بدرجة أكبر - من السواحل العربية والهند وعدن بالإضافة للشراعية العثمانية (١٠٣) ، بينما تفوق المصرية كثيرا في القصير والوجه ولكن قلت أهميتها لقله اسهامها في النسبة الاجمالية للحمولات المصرية أو الاجمالي العام ، أما جيل الطور فلا يمكن اتخاذ هذا العام الذى توفر احصاؤه حكما عاما ، كما أن أهميته كان يستمد من الحجر الصحى أساسا .

لذا يمكن القول بأن حمولات السفن المصرية في نقل تجارات البحر الأحمر ، كانت تركز أساسا في السويس وسواكن ومصوع ٨٩.٤١٦% ثم القصير ٥.٧٤% وكانت أهميتها في السويس تتمثل في نقلها أكثر الحمولات ، بينما في سواكن والقصير تفوقت حمولاتها كثيرا عن الأجنبية وبدرجة متقاربة في مصوع التى لم تقل فيها حمولات السفن المصرية عن الأجنبية سوى في عامى ٧٥ ، ١٨٧٦ وتفوقت في ثلاث السنوات الأخرى ، غير أن مركزها في سواكن ومصوع خاصة كانت ذات أهمية خاصة إذ أن التكتيف الملاحي فيها كان يبرز عنصرا هاما في التعبير عن التطور الحضارى لمصر ذات الشخصية السياسية المستقلة عن تلك المناطق ، سواء أمام الملاحة الأجنبية أو لتلبية احتياجات التبادل بين هذه المناطق ومصر أو الموانئ المجاورة ، وانتقل بعد ذلك الى منقولات البحر المتوسط .

(١٠٣) يمكن الوقوف على التصيلات لتوجهات الحركة غير المصرية من :

Régny. E. : Op. Cit. — Tome 1, p-p : 28-31.

— Tome 2, p-p : 34-48.

— Tome 3, p-p : 32-35.

ثانيا : منقولات السفن المصرية في تجارات البحر المتوسط :

تبرصد من السفن المصرية ومجالات تحركها بين سواحل البحر المتوسط ، نجد أنها كانت تنجى الى موانئ الشام والموانئ العثمانية (تركيا) ، واليونانية ، وبدرجة أقل الايطالية والتمسوية ، فاقبل في الموانئ الأوروبية الأخرى .

وعلى هذا يمكن ملاحظة التجارات التي كانت بين مصر وتلك السواحل ، فمع بلاد الشام كانت مصر تستورد منها منتجات زراعية وصناعية منها زيت الزيتون والصابون والمنسوجات الحريرية والفواكه الطازجة والجافة ومن أهمها المشمش وقمر الدين والمربات ، وكذلك الفسيفساء ومواد الصباغة والألوان ، بالإضافة الى التبغ والخيول والمواشى وبعض الأصناف الأخرى ، بينما كانت تصدر اليها الأقمشة والمنسوجات القطنية والسكر والدبس والفلو والجلود ومنتجات الالبان والأرز ، والأسماك والبيض والأدوية وبعض الأشياء الأخرى (١٠٤) .

أما من تركيا والأستانة فقد كانت مصر تستورد الأخشاب والخيول والمواشى والفاكهة وبعض الأسلحة والتبغ ، بينما كانت أهم الصادرات الحبوب على اختلاف أنواعها والسكر ، وكذلك المنتجات السودانية وبعض الأصناف الأخرى التي تحتاجها الأستانة ومنها الطيور والحيوانات الأفريقية النادرة .

أما إيطاليا (تسكانيا) واليونان النمسا ، فقد كان ضمن الصادرات المصرية اليها السكر والقطن والقمح والبصل والكتان والصنع العربي والجلود والحناء وريش النعام والبن والعاج والنطرون (كلوريد الصودا) وغيرها ، بينما كان ضمن الزادرات المصرية الآلات وخيوط الصوف والقطن والحرير والفحم والبخار (التبغ) والعقاقير وغيرها (١٠٥) .

والى جانب هذه التجارات كان القطن والقمح الذي يتم شحنه الى لندن وليفربول ومزسيليا بالإضافة الى البن والبخور في رحلات ايجار للسفن المصرية وليس على الدوام ، وكانت هذه تشحن عند عودتها الآلات والأدوات والفحم والشحم والزيت وغيره مما تجده .

وعلى الرغم من كثافة موانئ هذا البحر ، وكذلك كثافة خطوط سبيل

(١٠٤) للمزيد : - أحمد الترييبي : مرجع سابق . ص ٣٩٧ ، ٣٩٨ .
- أمينة مصطفى عيسى : مرجع سابق . ص ١٨٩ - ١٩١ .
(١٠٥) المرجع نفسه . ص - ص ١٩٣ - ٢٩٧ . - أحمد الترييبي : المرجع السابق . ص - ص ٢٣٦ - ٢٣٩ .

السفن المصرية به خاصة في عهد اسماعيل باشا ، فإن محاولة رصد تُولونات النقل به يُعثر عليها قسماً قسماً ، ربما كنتم عثوؤنا على وثائق تفصيلية بذلك ، ولذا فما نورد في هذا المجال قليل ، وما جاء به أنه بالنسبة للصادات فالقطن الذي يتم شحنه من الاسكندرية الى ليفربول كان تولون القطنار « ١٠ فرنك » ، لما يتم شحنه داخل العنابر ٢٥٥ قرشاً ، لما يشحن فوق الكورتة (١٠٦) ، وقد اتخذت هذه الأسعار تولونا دائماً للناجيز بين الاسكندرية وليفربول منذ ١٩ جمادى اثنان ١٢٨٤ هـ (اكتوبر ١٨٦٧) (١٠٧) .

وقد أشارت الوثائق ذاتها الى أن أجرة نقل القمح منها الى ليفربول بواقع تولون الكارتير الواحد الذي يقارب من أردب ونصف من ٧ - ٨ شلنات ، أما القول فأجرته زيادة عن القمح بواقع ١٠ في المائة لنفس المحولة ، أما الشعير فتولونه أقل من القمح ١٠٪ (١٠٨) .

أما بالنسبة للواردات ، فقد أشارت الوثائق الى تولونات بعض أصنافها الواردة من الاستانة الى الاسكندرية ، ومنها الخيول والأبقار بواقع ٧٥٠ قرشاً للرأس الواحدة ، والأغنام بواقع ٢٥ - ٣٨ قرشاً و٢٠ بارة للرأس ، وأما الفلال فهي حسب الأردب المصرى (*) بأجرة ٢١ قرشاً ، وقد كانت هذه التولونات قبل غرة ربيع الثاني ١٢٨١ هـ (٣ سبتمبر ١٨٦٤) أما بعد هذا التاريخ فقد خفضت حسب الأجرة التالية :

الخيول والأبقار من الاستانة وكذلك ورائة - الأبعد من الاستانة - فإن أجرة نقل الرأس الواحدة الى الاسكندرية ٥٠٠ قرش ، وأما من خوجة بيك الأبعد ٦٠٠ قرش ، وبالنسبة للأغنام فقد زيدت الأجرة فأصبحت من الاستانة ٤٠ قرشاً ، ومن ورائة ٤٥ قرشاً ، ومن خوجة بيك ٥٠ قرشاً ، أما الفلال فقد جعلت ٢٠ قرشاً للأردب من الاستانة أو ورائة ، بينما كانت من خوجة بيك ٢٥ قرشاً (١٠٩) .

(١٠٦) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيزية) : محفلة الوابورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، ترجمة كونتراتو بتاريخ ٢٤ سبتمبر ١٨٦٦ .

(١٠٧) - : محفلة قرارات مجلس إدارة الميزية ٦٧ - ١٨٦٩ ، قرار رقم ١٣٥/١ بتاريخ ١٩ جمادى الثاني ١٢٨٤ هـ (اكتوبر ١٨٦٧) .

(١٠٨) المصدر نفسه .

(*) الأردب للمصرى = ٦ وبيات = ١٢ كيلة = ٢٤ ريبا = ٤٨ ملو = ٩٦ قدحا .
للزبد : عل مبارك : الليزان في الأقيسة والأوزان ، الطبعة الاميرية ، بولاق مصر ١٣٠٩ هـ ، ص ص : ٩٠ ، ٩١ .

(١٠٩) دار الوثائق القومية (خدمات - ميزية) : للمحظة الأولى ، للفق الأول ، قرار جمية للمؤسسين ٦٦/٦٥ بتاريخ غرة ربيع آخر ١٢٨١ هـ (سبتمبر ١٨٦٤) .

بالإضافة إلى ذلك فقد كانت أجرة أصناف أخرى من الاسكندرية إلى الأستانية كما يلي :

— زنجبيل بالقطار المصري ١٥ قرشا للدرجة الثانية ، ١٢ قرشا للدرجة الثالثة .

— حب الملوك على واقع الدرجة الثانية ، وكذلك بنفس الدرجة الثانية تشمه (شمش) والشيلان الجاوى (١١٠) .

كما وجدت اشارات لبعض أصناف واردة من مواني أخرى كالعنب من ساقز للخاصة الخديوية (١١١) ، وعنب من يريه ، وكانت أجرة « السبت » ١ قرش و ١٩ بارة (١١٢) ، وكذلك وردت أصناف أخرى لحساب البعض ومنها أوبنهايم وقد شحنت لحسابه مثلا في بدايات يناير ١٨٦٥ طيور وفراخ من واردة للاسكندرية أجرة « القفص » ٤٥ قرشا ، بالإضافة إلى ٣٨٢ جاموسة نولون كل رأس ٥٠٠ قرش (١١٣) ، كما وجدت اشارات لنقلها زيبيا وزيتونا ومانيفاتورة وخمورا لبعض الأجانب ، وعندما بقيت نوعياتها أكثر من عام أعلن الجمرك عن بيعها في مزاد ، وهو ما اشارت اليه الوقائع بتاريخ ٢٠ فبراير ١٨٧٦ .

أما بالنسبة لأجمالى حمولات السفن المصرية المشحونة في الذهاب والاياب في مواني البحر المتوسط مقارنة بالأجنبية ، فقد توفرت بعض احصاءاتها (٧٣ - ١٨٧٧) ، ونورد مستخرجا منها في البيان التالى :

(١١٠) — (مجيدة) : سجل م/١/١٦ ، رقم ١٣ فر ٥ جا (جمادى الثانى) ١٢٧٧ هـ (٢٠ ديسمبر ١٨٦٠) من الاسكندرية الى اللدبر بمصر ، ص : ٢٢ .

(١١١) — (ديوان مية سنية) : مخططة ٤٨ مية تركى ، ترجمة وثيقة رقم ٥٦١ بتاريخ ٢٩ ذى الحجة ١٢٨٨ هـ (فبراير ١٨٧٣) من وكيل البواخر الخديوية الى المية كاتب الديوان الخديوى .

(١١٢) — (خدمات - مصلحة وإيورات اليوسنة الخديوية) : سجل م/٢٨/٣ ج ٢ ، رقم ٣٩ بتاريخ ٢٧ يولية ١٨٧٨ من توكيل يريه الى عموم المصلحة ، ص : ٣ .

(١١٣) — (عزيزية) : مخططة الوايورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٢ شعبان ١٢٨١ هـ (أول يناير ١٨٦٥) بيان مشحونات بالمصينة للليا .

وكما هو ملاحظ فإن الاسكندرية كانت بها أكثر حمولات السفن تليها بورسعيد ثم دمياط فيقبة المواني الأخرى ، أما بالنسبة للسفن المصرية فقد تركزت أكثر حمولاتها في الاسكندرية أيضا ، فقد كانت بالنسبة لإجمالى حمولاتها ٤٧٨٣٤٪ وذلك لأن الاسكندرية كانت الميناء الرئيسى الذى تبدأ منه وتنتهى اليه خطوط سير السفن المصرية العاملة فى البحر المتوسط ، بالإضافة الى كونها الميناء التجارى الأول لمصر (١١٥) ، ومع ذلك فقد كانت نسبة هذه الحمولات نحو ٦٠٢٥٪ بالنسبة لإجمالى الحمولات فى الاسكندرية واستحوذت الأجنبية على ٩٣٩٧٥٪ ، وقد كانت هذه الصنورة أكثر وضوحا فى بورسعيد ، حيث كانت الحمولات المصرية نحو ٥٠٤٪ ، أما الأجنبية فقد كانت ٩٩٤٩٦٪ . وذلك لبروز بورسعيد كميناء فرور بحرى هام للسفن الأجنبية بين الشرق والغرب ، بينما كان مرور السفن المصرية قاصرا على المرور بين البحر الأحمر والإسكندرية ، أو الى سواحل الشام ، بالإضافة الى وجود السويس فى المدخل الجنوبي للقناة التى كانت تبدأ منها وتنتهى اليها غالبية خطوط سير السفن المصرية فى البحر الأحمر .

وعلى النقيض من ذلك كان تفوق حمولات السفن المصرية عن الأجنبية فى المواني المصرية الأقل أهمية أو بالأحرى المرافئ ، كان ذلك فى بورسعيد ٩٩٦٦٢٪ والأجنبية ٣٣٨٪ ، ورشيد ٩٨٥٥٨٪ بينما الأجنبية ١٤٤٢٪ وأبو قير ٩٨٤١٧٪ والأجنبية ١٥٨٣٪ ، العريش ٩٠٢٩٤٪ مقابل ٩٧٠٦٪ وهكذا ، وذلك لأن السفن الأجنبية لم تكن تتراد هذه المناطق نتيجة ضالة مشاركتها فى التجارة البحرية ، واقتصار نشاطها على الملاحة الساحلية للسفن المصرية الشراعية .

أما بالنسبة لدمياط فقد زادت حمولات السفن المصرية بها نسبيا مقارنة ببورسعيد والإسكندرية ، ولكنها لم تكن تصل لمستوى المرافئ السابقة ، إذ ظل التفوق حليف السفن غير المصرية ، وقد سبق الإشارة الى أن غالبية هذه السفن كانت شرعية عثمانية ، واقتصرت الملاحة المصرية على الشراعية كذلك ، بالإضافة الى بعض البخارية ، ولذلك لم تعد نسبة حمولات المصرية ٢٥٧٩٦٪ بينما غيرها ٧٤٢٠٤٪ .

ولكن على الرغم من أن نشاط السفن التجارية فى البحر المتوسط كان يفوق بوجه عام البحر الأحمر سواء كان ذلك بالنسبة لأعداد السفن وحمولاتها بوجه عام ، مصرية كانت أم أجنبية ، بالنسبة للإجمالى العام أو جنسية كل منها على حدة فى الفترة من ٧٣ - ١٨٧٧ ، فإن إيرادات

السفن في هذا البحر كانت تقل في أحيان كثيرة عما في البحر الأحمر ، ومن ذلك الفترة من أول يونية ١٨٦٣ - ٩ سبتمبر ١٨٦٦ ، التي بلغت فيها إيرادات البحر المتوسط ١٥١١٠٢٢٠١٣٥٢٢٠ جنيها إنجليزية (٦) بينما كانت في البحر الأحمر ١٩١٣٤٩٠٩٠٩٠ جنيها إنجليزية (١١٦) .

ويرجع أن ذلك كان نتيجة ارتباط حركة الملاحة في البحر المتوسط بحركة المنقولات الاستراتيجية أثناء وكان أهمها القطن ، ثم تعرض تجارتها منذ أواخر ١٨٦٥ لانتكاسة أدت إلى تخفيض نولونات النقل البحري ، وعلى العكس من ذلك اتسمت حركة منقولات البحر الأحمر بالاستمرار النسبي لمنقولات التجارة والاستهلاك .

وقد أشارت وثائق العزمية في فترة لاحقة بتاريخ ٢٢ مارس ١٨٧٠ إلى أن كساد تجارة القطن تناقص على أثرها إيرادات الشركة حتى بلغت خسائرها عن الثلاث سنوات السابقة ٥٣٩٧٠ جنيها و ٣٥ قرشا و ٢٤ بارة (١١٧) ويرجع أن هذه الخسائر كانت أيضا بسبب المرور على بعض الموانئ لأغراض سياسية على حساب الجدوى الاقتصادية ، ومنها خطوط إيطاليا أثناء زيارة الخديوي لأوربا .

وعموما يبدو أثر زواج حركة التجارة البحرية على نشاط السفن من أن النولون كان يراعى عند احتسابه السعر السائد للسلفة ذاتها وهو ما يلاحظ في الجداول السابقة ، وثبات كميات كبيرة منه كانت تؤدي على هذا الأساس إلى ارتفاع قيمة النولون وبالتالي زيادة الإيرادات ، وعلى العكس من ذلك عند حدوث كساد سوق السلع الاستراتيجية كان يؤدي إلى كساد في النولون وبالتالي قلة الأيراد ، وقد أثبتت حقائق مؤشرات هذه الحركة أنه رغم تنشيط تجارة الخبواب عند كساد القطن ، إلا أن ذلك لم يعوض بنفس القدر نولونات القطن ، ربما لعدم حدوث نفس جنون الأسعار الذي تم مع القطن وبالتالي عدم زيادة الإيرادات .

وعلى كل فإن قولنا هذا لا ينطبق على حالة العزمية فقط ، وإنما تكرر حدوثه مع مصلحة وابوزات اليوستة الخديوية وكان في صالحها ، بعد توازن تجارة مصر البحرية في القطن والخبواب مما منذ ١٨٧٠ (١١٨)

(١١٨) الجنيه الإنجليزي = ١٠ شلن = ٢٠ بنسليم وكانت قيمة الجنيه الإنجليزي = ٩٧٥ قرشا مصرياً تقريباً .

(١١٦) دار الوثائق القومية (الأرشيف الأمريكي) مخطوطة ٤ ملف ٩ .

— Op. Cit., Despatch, No. 93, p. 214.

(١١٧) راجع ما سبق تناوله في الفصل الخامس (قيام البحرية التجارية - العزمية) .

(١١٨) د. محمد أبو الملا محمد ، مرجع سابق ، ص ٥٤ .

بالإضافة إلى زيادة صادرات السكر ، وقد عاصرت هذه الفترة زيادة قيمتها بالجنيه المصرى حيث كانت قيمة الصادر من القطن عن الفترة من ١٨٧٠ - ١٨٧٩ مثلاً عام ١٨٧٠ أكثر من ٦٠٨ ألف جنيه ، عام ١٨٧٩ أكثر من ٩٨٣ ألف جنيه ، ومنذ ١٨٧٢ حتى ١٨٧٩ تراوحت فى كل عام بين ١٠٥٧٣٦٤ و ١٠٦١٥٤٠ (١١٩) ، مثلما شهدت الفترة ذاتها تزايداً فى قيمة الصادرات والواردات المصرية . وكان ميزانها التجارى فى صالح مصر بفائض تراوحت قيمته بين أكثر من ٩٣ ملايين جنيه (١٢٠) .

وقد انعكس هذا الراج فى حركة التجارة الخارجية على إيرادات المصلحة فحققت إيرادات عام ١٨٧٩ مبلغ ١١٨١٠ جنية مصرى ، خاصة وأنه كانت قد أنهت مواعيد سداد البنات المستحقة للمساهمين قبل هذا التاريخ .

ولاشك فقد كانت هناك علاقة بين هذه الإيرادات وتحريك السفن المصرية فى خطوطها الملاحية المقترنة بحمولاتها ، وهذه حسبما سبق رصدنا كانت تتركز غالبيتها فى الاسكندرية التى كانت تستحوذ على أكبر نسبة مشاركة فى التجارة مقارنة بالموانئ المصرية الأخرى حسبما يوضحه مؤشر النسب المئوية للفترة من ١٨٧٤ - ١٨٧٧ ، حيث كانت نسبة الصادرات من جمرها ٩٧ر٦٩ ، والواردات ٨٦ر٥٠٥٪ أما بورسعيد فكانت الصادرات ٤٥ر٪ والواردات ٧٩ر٦٦٪ بينما فى السويس ٥٣ر٪ صادرات ، ٧٠ر٪ واردات أما دعباط فصاداتها ٨٣ر٪ و وارداتها ١٥ر٪ ، ثم بعد ذلك العريش ٢٣ر٪ واردات بدون صادرات ، والقصير ٢٣ر٪ صادرات ، ٠١ر٪ واردات (١٢١) .

وعلى هذا الأساس يمكن القول بأنه كان هناك تلازم بين تحركات السفن ودرجاتها المتفاوتة وبين نسب مساهمة كل ميناء فى التجارة الخارجية ، وهذا ذلك فى ضوء نسب السفن بحمولاتها وأعدادها مع نسب مشاركة الموانئ أشبه بقاعدة سادت نشاط البحرية التجارية المصرية فى عهد اسماعيل باشا ، واعتراها قصور التطبيق إبان الندهور فى عهد سعيد باشا التى أهملت فيها خطوط البحر المتوسط وبالتالى سادت السفن الأجنبية سواحله فى مصر .

(١١٩) للزبد : أحمد الشريفى : مرجع سابق ، ص - ص : ٤١٧ - ٤٢٢ .

(١٢٠) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الأول : ظروف قيام النشاط .

(١٢١) عن د . السيد خالد الحمرى : مرجع سابق ، ص من : ١٤٦ ، ١٤٧ .

٢- دور السفن المصرية في منع تجارة الرقيق :

كانت تجارة الرقيق فيما مضى أمرا مشروعاً يعطى بتشجيع الدول إلى أن قامت الولايات المتحدة بإلغاء هذه التجارة سنة ١٧٧٦ اثر استقلالها ، وبدأت الدول تحذو حذوها ، وفي مؤتمر فيينا ١٨١٥ تم إقرارهم بأن هذه التجارة تخالف مبادئ الانسانية ، وأبليت استعدادها للتعاون حتى تنهيا ، ثم صدرت قوانين الدول بحريمها ، بريطانيا ١٨٢٤ م ، فرنسا ١٨٤٨ م ، هولندا ١٨٦٣ م ، الولايات المتحدة ١٨٦٥ م .

وكان ما يتصل بالملاحظة في هذا الموضوع ، أن وقعت معاهدة بين إنجلترا وفرنسا في ٣ نوفمبر ١٨٣١ تخول للسفن الحربية حق ضبط السفن المشتبهة بهذه التجارة على أن تقوم محاكم الدول التي تتبعها السفينة المضبوطة بإجراءات المحاكمة ، ثم جرت تعديلات لاحقة لها في ١٨٣٣ ، ومعاهدة لندن ١٨٤١ التي لم يصدق عليها ، وفي ٢٩ يونية ١٨٤٥ عقدت معاهدة حلت محل المعاهدتين السابقتين ٣١ ، ١٨٣٣ ، ولا شك فقد كانت الهيئة لسفن الأسطول الانجليزي فائقة العدد والانتشار (١٢٢) .

وفيما يتصل بمصر ، فإن محمد علي أعلن أثناء زيارته للسودان إلغاء الرق وهو في الخرطوم في ٤ ديسمبر ١٨٣٨ ، ثم أطلق سراح حوالي ٥٠٠ من العبيد كان قد أسره « أحمد باشا أبو ودان » وكانت خطته أن يتم إلغاء الرق وتجارته بالتدريج ، واعترفت بدوره هذا جمعية إلغاء الرق بلندن The Anti Slavery Society وأوفدت إليه ممثلاً لها لشكره ، ولكن حسبما يورد الدكتور محمد فوزي شكرى قوله هذه التجارة ثانية في عهدى عباس وسعيد رغم المرسومات الأربعة التي أصدرها سعيد باشا وهو في الخرطوم في ٢٧ يناير ١٧٥٧ ، وقد اشتهر من تجار الرقيق المالطى ديبونو Debono وقرية امبيل Ambile والفرنسيان ملزك Melzak ، بارثلمى Barthlemy ، لانارج La Fargue وآخران نمساويان ، ومن العرب السيد أحمد العقاد وشريكه موسى العقاد وعلى أبو عمورى ومحبوب البصيل وفتاس القبطى وكوشك (كوك) على التركى وأبتر الدنقلوى وغيرهم (١٢٣) ، وقد

(١٢٢) د. محمد طلعت الغنيمى : دراسات في قانون البحر ط ١٩٥٦/١ ، ص ٤٠ ، ص ٤١

(١٢٣) د. محمد فوزي شكرى : الحكم المصرى في السودان ، ١٩٤٧ ، ص ١٠٠ - ص ١٠١

أرجع أسباب الانتشار ثانية الى ضعف سلطة الحكومة فى السودان وعدم احكامها السيطرة خاصة على الجنوب (١٢٤) .

وفى هذا المجال لايد أن تشير الى أن ما أصدره سعيد باشا من مرسومات ، كان يتسق مع نهج السياسة العثمانية فى جزئية هامة تتصل بتحريم والغاء تجارة الرقيق وتسبق بفترة طويلة الاتفاقية الانجليزية المصرية ٤ أغسطس ١٨٧٧ التى يعول عليها البعض الشئ الكثير فى تحريم مصر تلك التجارة ذلك أن السلطان عبد المجيد كان قد أرسل فرمانا الى سعيد باشا فى جمادى الآخر ١٢٧٣ هـ (يناير/فبراير ١٨٥٧) أى فى وقت معاصر لزيارة سعيد باشا للسودان يخبره فيه باستمرار هذه التجارة فى الممالك العثمانية رغم صدور اوامره قبل ذلك ، ولأن هذه الحالة خارجة عن المعاملة الانسانية للبشرية فيجب منع هذه التجارة منطلقا (١٢٥) .

ولما كان الرق لا يقتصر على الزنوج وانما كانت توجد أيضا تجارة الرقيق الأبيض ، لذا تضمن فرمان اشارات لمناطق وولايات عثمانية مختلفة ، فاشار الى أن ولاية طرابلس الغرب (ليبيا) كانت مشهورة فى تجارة الرقيق من البحر المتوسط ، وأنهت هذه التجارة بعد الأوامر الشاهانية ، وأبلفت الأوامر ذاتها الى جهات العراق وموانئ البحر المتوسط والخليج الفارسى لاجراء المنع فى خلال ثلاثة أشهر ، كما أعلن أيضا تجار الرقيق فى أفريقيا وأعطوا مهلة للابلأغ الى البقاع البعيدة ثمانية أسابيع أخرى .

وقد نبه فرمان على الوالى محمد سعيد باشا أنه توجد (مهلة) فترة تأجيل للتنفيذ النهائى ستة أسابيع ، ومن بعدها يمنع اعطاء ترخيص بيع (للرقيق) ويطلق سراح من يوجد ويرسل الى بلاده وتؤمن معيشته حتى لا يقع فى يد التجار المهربين ثانية ، وإذا تكرر ذلك فيعاقب التاجر بالحبس لمدة سنة كحد أقصى ، وإذا كررها ثانية تصل العقوبة الى عامين ، وقد خول فرمان الحكومة حق الضبط للسفن وسجن قائدها واجبار التاجر على عتق الأرقاء وإيوائهم فى أماكن مناسبة ، كما منع نفس حق الضبط لسفن الدولنما العثمانية (الحربية) بعد انتهاء فترة السماح ،

(١٢٤) نفسه : الامبراطورية الافريقية (بحث) اسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته ، ص ٢٠٥ ، ٢٠٦ .

(١٢٥) دار الوثائق القومية (محافظ الأبحاث) : مخططة ١٢٥ فرمانات ، ترجمة فرمان رقم ٨٥٤ الصادر فى جمادى الآخر ١٢٧٣ هـ (يناير/فبراير ١٨٥٧) من السلطان عبد المجيد الى محمد سعيد باشا والى مصر ، ترجمة محمد توفيق يناير ١٩٦٩ .

وتقوم هذه السفن بإرسال من يتم القبض عليهم سواء من التجار أو قادة السفن إلى الأستانة ، كما يبلغ الوالي الباب العالي بحالات الضبط وما يتخذ من إجراءات ، ولا تسرى هذه الإجراءات على الحالات (القديمة) الموجودة ، وإنما هايتم بعد ذلك (١٢٦) .

على أن الملاحظ ممن رصدوا طرق تجارة الرقيق إلى مصر أنه كان يغلب عليها الاتجاه بالببر وخاصة طريقى دارفور وكردفان إلى أسبوط ، حيث قافلة دارفور التي تصلها فى نحو خمسين يوما ، وقافلة سنار التي تبلغ دراو فى أسوان بعد نحو أربعين يوما ومنها بالنهر أو البر إلى مصر (١٢٧) ، وكان اللجوء لهذه الطرق مجالا يتيح فرصة التهريب رغم جهود الحكومة أكثر من البحر الذى يتم مراقبته بالسفن الحربية ، أو بالأحرى حيث المنافذ إلى السفن أكثر احكاما سواء كان الشحن يتم عن طريق الوكلاء أو قادة السفن وهؤلاء كانت تصلهم التعليمات والأوامر الحكومية ، بالإضافة إلى النصوص الصريحة التى توجب معاينة سوارى السفينة التى يثبت تورطها فى النقل .

وبالتالى فإن الحديث عن مشاركة السفن التجارية فى نقل تجارة الرقيق موضع تحفظ كبير وبدرجة تمكننا من القول بأنها كانت أدوات أو وسائل مقاومة لها وليس تشجيع ، وما عثرنا عليه من اشارات فى الوثائق كانت فى عهد سعيد باشا خاصة ببعض المملوكين السابقين وكانت تسجل حالة هرب أحدهم ويدهى « فرج » مملوك للشرىف عبد المنعم أمير جهينة آنئذ ، « وقد هرب من وكيل المجيدية بالسويس بعد استلامه من قائد السفينة « قبارى » (١٢٨) .

وهذا لا يمنع تورط بعض قادة السفن فى التهريب بغير اتباع الإجراءات الرسمية ، خاصة فى عهد سعيد باشا ، فقد وجدت اشارة تفيد أن بعض السفن لم تكن تستخدم (منافستو) خاص بالركاب ، وكان يقتصر ذلك على البضائع فقط ، حتى أنه غرق زنجيان لم يمكن الاستدلال على شخصيتيهما ، ولذا حتمت التعليمات والأوامر الخديوية ضرورة استخدام منافستو للركاب وإثبات كل أسماء العاملين بالسفينة وذلك

(١٢٦) المصدر نفسه .

(١٢٧) د . حمدانا الله مصطفى : مرجع سابق ، ص ٢٠٩ ، ٢١٠ .

(١٢٨) دار الوثائق (ديوان مية سنية) مخططة ٢٥ مية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٠٤ بتاريخ ٦ رجب ١٢٧٦ هـ (يناير ١٨٦٠) من وكول الداخلية إلى المية السنية .

اعتباراً من الأمر المؤرخ ٢ ذى القعدة ١٢٧٤ هـ (١٥ يونيو ١٨٥٨) (١٢٩)، وهو التاريخ الذى يمكننا اعتباره بداية الأحكام والتنظيم لمسألة نقل الركاب والريق الذين يعاملون كأكديمين عاديين لهم نفس الحقوق فى الانتقال بالسفن كركاب وليسوا كبضاعة .

ومن ثم يمكن القول بأنه رغم الهزات التى أصابت عهد سعيد باشا وخاصة فى أواخره ، إلا أنه وجدت محاولات مصرية عثمانية لالغاء وتحريم هذه التجارة وصدرت من أجل ذلك الفرمانات السلطانية والأوامر الباشاوية ، وإن كنا نسجل للحقيقة أنه وجد كذلك اهتمام من القنصل البريطانى بمصر بناء على رغبة الحكومة الانجليزية فقد طلب ذلك القنصل (كولكهون Colquhoun) من سعيد باشا بأن تقوم الحكومة المصرية بإنشاء بوليس نهري فى السودان للتفتيش على هذه التجارة (١٣٠) .

وفى عهد اسماعيل باشا جاءت الاشارات صريحة تؤكد أنه شدد الرقابة على سفن الشركة العزيزية لمنعها من نقل الريق من سواكن ومصوع وغيرها (١٣١) ، وأن هذا الخديوى قد أرسل صموئيل بيكر الى السودان وقد حدد له فى البند الثانى من العقد المبرم معه أنه معنى بالقضاء على تجارة الريق . وفى ١٨٦٩ حينما جاءه « أبو السعود العقاد » أحد كبار تجار الريق يشكو اليه قسوة مسلك بيكر معه منحه الخديوى مهلة ليخلى المنطقة ، ووصل الأمر الى حد طلب القبض عليه فوراً لمنعته من هذه التجارة (١٣٢) وأن اسماعيل باشا منذ ١٨٦٣ وهو يصدر أوامره الى حاكم السودان وسائر المديرين بتعقب تجار الريق (١٣٣) .

اذن على المستوى الرسمى وجدت جهود جادة من اسماعيل باشا تسبق توقيع معاهدة الغاء الريق مع بريطانيا فى ٤ أغسطس ١٨٧٧ ، وكان يتم استخدام مائل السيل المتاحة للقضاء على التهريب رغم عدم الجزم بالقضاء النهائى ، ومن ثم فإن مسألة التركيز على المعاهدة واعتبارها الفتح المبين فى تحريم أو الغاء الريق أمراً يجحف بالجهود المصرية السابقة ، لأنه حتى بعد توقيع المعاهدة ، وجدت بعض اشارات لقائلة رقيق عام ١٨٧٨ هزيت الى أسبوطه عن طريق درب الأربعين (١٣٤) .

- (١٢٩) - : مظلة ٢٣ مية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٢٢ بتاريخ ١٩ شبان ١٢٧٥ هـ (٢٥ مارس ١٨٥٩) من اسماعيل عاصم ناظر ديوان الدخالية الى صاحب البزة (الوالد) .
(١٣٠) - : محمد فؤاد شكرى : الحكم المصرى فى السودان ، ص : ١٦٩ .
(١٣١) المرجع نفسه ، ص : ١٧١ .
(١٣٢) - : حمد الله مصطفى : مرجع سابق ، ص : ١٤٧ ، ١٤٩ .
(١٣٣) - : صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٥٥ .
(١٣٤) - : حمد الله مصطفى : المرجع السابق ، ص : ٢١٠ .

أما المعاهدة ذاتها فيرجح وجود دوافع سياسية بريطانية من ورائها ،
اذ والحالة هذه ، يبدو الامر جهودا مصرية بدون معاهدة ، ولم تضاف
المعاهدة سوى التركيز على حق السفن الحربية في تفتيش وضبط السفن
التجارية لكلتا الدولتين مصر وبريطانيا وركزت على رقيق الحبشة والسودان
والمناطق التي في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر دون تطرق للمناطق
الأخرى أو الرقيق الآخر (الأبيض) على غرار ما جاء في فرمان السلطان الى
سعيد باشا ، وبدا الأمر في تقديرنا محاولة ضمان أو إضفاء اطار رسمي
لحق السفن الحربية الانجليزية في تفتيش السفن التجارية المصرية
وبالمثل حق الحرية المصرية على الانجليزية . ومن خلال هذا الاطار يمكن
رصد ما تقوم به هذه السفن من تحركات مختلفة كان بعضها ذا أهمية
لخدمة الميرى أو دعم الأسطول الحربي والسياسة المصرية في تلك المناطق ،
ونعتقد بوجود هذه الدوافع لأن هذا الرصد كانت تعنى به انجلترا قبل
المعاهدة ، كما أن المعاهدة ذاتها جاءت في توقيت كانت فيه السفن التجارية
المصرية تابعة للحكومة إبان مصلحة وإبورات البوستان الخديوية ، أي
تقوم بتنفيذ الأوامر الخديوية قبل أي شيء فهو مالكا وما تخضعه هو
استخدامها في الأمور السياسية (*) ، أما الرقيق فمنذ وجود الشركة
العزيرية كانت الأوامر الخديوية لها بعدم نقل أي رقيق .

بالإضافة الى ذلك فإن مسألة تفتيش السفن الحربية المصرية للسفن
التجارية الانجليزية على أساس المعاهدة بالمثل ، كان أجدى من ذلك بالنسبة
لمصر احكامها المراقبة على ملحقاتها من خلال حكامها ومديريها وأجهزتها
الأمنية أكثر من مطاردة السفن الانجليزية التي كانت غالبيتها تصل من
والى بومباي ، بينما كانت نسبتها في سواكن ومصوع قليلة نسبيا
بالنسبة للمصرية والعثمانية كما سبقت الإشارة .

من ثم كانت بريطانيا تعنى بإيجاد فرصة توجد لأسطولها الحربي
مراقبة وهيمنة في مناطق لا يكثر فيها تواجد السفن التجارية الانجليزية
ولا يوجد بها نفوذ سياسي (مستعمرات) ومن ثم تكمل من خلال ذلك
مراقبة البحر الأحمر خاصة وأن وجودها استقر في عدن ، وكانت هذه
الفرصة هي تلك المعاهدة رغم أننا لاننكر ما بها من جوانب انسانية ،
وعامة فلم نعرض فيما طالعناه على أية اشارة تفيد تورط سفن البحرية
التجارية المصرية في عهد اسماعيل باشا في نقل الرقيق ، أي أنها قامت
بدورها الهام في الجوانب الانسانية ، وكانت من أدوات محاربة تلك
التجارة .

(*) راجع ما سبق تناوله في ظروف قيام النشاط « اللغزات » وما سيتم تناوله في
المناسر اللاحقة « مهام الميرى ودعم الأسطول الحربي » .

أما نصوص معاهدة ٤ أغسطس ١٨٧٧ فقد صدرت على أثرها لائحة
خديوية ، تعرض فى إشارات موجزة لأهم الاجراءات التى جاءت بها لتنظيم
العلاقة بين السفن التجارية والحربية من أجل الرقيق ، وكان من أهم
بنود المعاهدة فى هذا الشأن البند السادس الذى أشار الى أنه « لزيادة
الوثوق من منع بيع الرقيق السودانى والحبشى بالبحر الأحمر ترضى
الحكومة المصرية بأن السفن الانجليزية تجرى التفتيش والبحث والقبض
عند اللزوم على أى مركب تكون متعاطية تجارة الرقيق من السودان
والحبش وتسليمها لأحد مراكز الحكومة المصرية القريب من محل الواقعة
أو للمركز الأوفق ، لأجل الحكم على تلك المركب بما يلزم ، وكذلك ضبط
أى مركب مصرية تتحقق فيها شبهة وجود الرقيق بها للبيع أو تكون
تعاطت بيع الرقيق فى أثناء سفريتها ، واجراء التفتيش وضبط الرقيق
يكونان فى خليج عدن وفى ساحل العرب وبالجبهة الشرقية من أفريقيا بمياه
سواحل مصر والجهات التابعة لها ، وما يوجد من الرقيق سودانى
أو حبشى .بأى مركب مصرية ويضبط بمعرفة المراكب الانجليزية لدى
التفتيش يبقى تحت اذن الحكومة الانجليزية وهى تتعهد باجراء ما يقتضى
لحصوله على تمام الحرية ، أما المراكب وشحناتها وطقم بحريتها فيصير
تسليمها لأقرب مركز من مراكز الحكومة المصرية . . . وإذا لم يتيسر
لقبودان المركب الانجليزية تسليمها ما يكون صار ضبطه من الرقيق لمحل
تابع للحكومة الانجليز ، أو إذا دعت الضرورة (يتم) تسليمهم للحكومة
المصرية . . . وتعطيهم حريتهم وتمنحهم من الامتيازات التى تمنحها للرقيق
. . المضبوط بمعرفة جهاتها .

كذلك تقبل الحكومة الانجليزية من جهتها بأن أى مركب انجليزية
سائرة ببنديرة انجليزية فى البحر الأحمر أو فى خليج عدن أو فى ساحل
بلاد العرب أو فى المياه الداخلة بالقطر المصرى أو فى الجهات التابعة لهم
توجد متعاطية التجارة فى الرقيق مسودانى أو حبشى يصير تفتيشها
وحجزها وضبطها بمعرفة الحكومة المصرية ، وانما المركب بشحناتها
وطقم بحريتها يصير تسليمها لأقرب جهة من جهات الحكومة الانجليزية
لأجل توقيع الحكم عليها ، وما يصير ضبطه من الرقيق سودانى أو حبشى
تعطى لهم الحرية بمعرفة الحكومة المصرية وتبقى متولية أمره .

وإذا حكم بعدم صحة الحجز أو الضبط أو اقامة الدعوى من المجلس
المختص بالحكم ، فالحكومة التابعة لها المركب التى أجرت ذلك تكون
ملزمة بأن تعطى تعويضاً لايقا بحسب الأحوال للحكومة المركب التى
صار ضبطها أو اقامة الدعوى عليها .

وقد حدد البند السابع الجهات بأنها فى القطر المصرى الى أسوان وملحقات الحكومة المصرية بأفريقيا العليا وسواحل البحر الأحمر ، ويبدأ العمل بها بعد مضى ثلاثة أشهر من تاريخها ٤ أغسطس ١٨٧٧ ، ثم أشار تنفيذها الى أنه من الآن يترتب بكل من محافظتى مصر واسكندرية قلم مخصوص لهذا الغرض ، وأما الأقاليم الأخرى فتتخضع للملاحظة مفتش العموم (١٣٥) .

أما اللائحة الخديوية التى صدرت لاحقة بهذه المعاهدة فقد تضمنت فى اشاراتها ، أن المنع يكون تنفيذه كلية فى القطر المصرى الى أسوان فى مدة سبع سنوات من تاريخها وفى باقى الملحقات خلال اثنتى عشر سنة ، ويعاقب من يتجر فى الرقيق بعقوبات سجن حدها الأدنى خمسة شهور أو الأقصى خمس سنوات ، ولا يقتصر المنع على الرقيق الأسود ، وإنما تجارة المالك والجوارى البيض .

ويلاحظ أن مسألة الفترات هذه تذكرنا بالتجهيزات الخاصة بالتسليح والمعدات والرقابة وغيرها التى كان يهتم التجار بتوفيرها فى سبيل تهريباتهم .

وفىما يتصل بالسفن - على الرغم من تعدد الاشارات بلفظ الراكب فى الوثيقة الأصلية - فانها كانت تشمل البخارية والشرابية وأشارت اللائحة الى أن المحاكمات تتم بمعرفة مجلس ابتدائى باعتبارها قضية جنائية طبقا لقوانين أوامر البحرية (كالمجالس العسكرية) ونهبت على ضرورة فحص القبودانات بكل دقة حالات الركاب والاخبار عن الرقيق متى تأكدوا من ذلك ، ويتولى ديوان الخارجية متابعة ما يتم للإبلاغ به بالإضافة الى بعض النصوص الأخرى (١٣٦) .

وعامة فانه ازاء هذا العرض يمكن القول بأن الاجراءات على المستوى الرسمى المستول من الحكومة ومن قادة السفن المصرية كانت لاشك ضد تجارة الرقيق ، وأن السفن المصرية فى هذا المجال كانت تقوم بواجباتها الانسانية بالإضافة الى بلورة دورها هذا فى اطار ما تنشده الدول والحكومات المختلفة .

(١٣٥) للمزيد راجع : - أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٢ من ج ٣ ، ص - ص :

١٤٨٧ - ١٤٨٥ .

- فيليب جلد : مرجع سابق ، ج ٣ ، الاسكندرية ١٨٩١ ، ص - ص : ١٧ - ١٩ .

- الوقائع المصرية : العدد ٧٣١ بتاريخ ٤ شوال ١٢٩٤ هـ / ١١ أكتوبر ١٨٧٧ .

(١٣٦) - أمين سامى : للرجع السابق ، مج ٣ من ج ٣ ، ص : ١٤٨٩ ، ١٤٩٠ .

٠٠٠ المصدر السابق .

وابعا : دور السفن فى نقل الركاب :

كانت السفن التجارية المصرية مهيئة بتجهيزاتها لنقل الركاب بين سائر الموانئ التى تمر بها ، ولكن تبعا لما اعترى الشركة المجيدة من قصور فى العمل بين موانئ البحر المتوسط فقد كانت غالبية أنشطتها متجهة الى البحر الأحمر وكان من أهم مواسم عملها موسم الحج بالأضاحه الى قيامها بنقل الركاب على قلتهم فى غير هذا الموسم ، وقد اختلف ذلك الى حد كبير فى الفترات التالية مع بداية عهد اسماعيل باشا ، وخاصة فى فترة وجود الشركة العريضة ومن بعدها مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية ، تبعا لتطور محاور نشاطها فى البحرين الأحمر والمتوسط والجهات الأخرى ، وكذلك تطور أعدادها وتجهيزاتها ، وعامة فقد كانت مسألة نقل الركاب على درجة كبيرة من الأهمية فى نشاط السفن المصرية ، وذلك لارتباط غالبية هذا النقل بالعناصر الإسلامية التى كانت تفضل الإبحار عليها الى الأماكن المقدسة، بالإضافة الى توفر نفس التفضيل من جانب العناصر المصرية والعثمانية للإبحار لمختلف الموانئ ، ولذا نجد مثلا حجاجا قادمين من أماكن بعيدة كالهند وسنغافورة الى السويس على سفن أجنبية ، ومع ذلك يبحرون منها الى جده بالسفن المصرية وفى حالة كثرتهم كانت تبحر بهم سفن مصرية الى بلادهم (١٣٧) ، وهذا لايعنى عدم ورود حجاج على سفن الشركات الأجنبية ، لأن ذلك كان يحدث بالفعل ، ولكن حسبما عبر بعض الرحالة فى مخطوطاتهم فان تفضيل السفن المصرية كان قائما لأن أطلقها من المصريين الذين يقيمون الشعائر الإسلامية(١٣٨) ، ونضيف الى ذلك التجهيزات والخدمات التى كانت توفرها السفن لهذه النوعية من الركاب كوجود أماكن خاصة لدورات المياه وحجرات إقامة أو أماكن تصلح لتأدية مناسك الأحرار بالإضافة الى إيجادها خادمة وأماكن خاصة بالنساء مراعاة للعادات الاجتماعية ، وكذلك وجود أئمة لإقامة الصلاة وغير ذلك مما لا تراعيه السفن الأجنبية (١٣٩) ، كما كانت تعنى بمسألة راحة الحجاج فى الإقامة ببعض الموانئ التى أوجدتها الشركة العريضة فى

(١٣٧) دار الوثائق القومية (خدمات - عريضة) : مطبعة تراجيم دفاتر ١٢٨٢ هـ (١٨٦٦/٦٥) ، حاظفة نقل ركاب من السويس الى بومباى وبابور مصوح فى محرم ١٢٨٢ هـ (مايو/يونية ١٨٦٥) .

(١٣٨) محمد بيوم الخامس الكونسي : مرجع سابق . ص ١ : ١٣٤ ، ١٣٥ .

(١٣٩) دار الوثائق القومية (خدمات - عريضة) : مطبعة قرارات مجلس الإدارة ٦٣ - ١٨٦٥ ، وثيقة رقم ٣٦١٠٨/٦١ قرار مجلس الإدارة بتاريخ ٨ شعبان ١٢٨١ هـ (يناير ١٨٦٥) .

- (مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية) : سجل م/٢٧/٣ ج ٢ ، رقم ٢٨١ فى ١٩ د (رجب) ١٢٩٥ هـ (يولية ١٨٧٨) من ديوان الموم ال. القروع ، ص : ١٨ .

السويس والخيـام بـجـدـه ، وكذلك مسألة اتفاقها مع بعض المطوفين الأدلاء وتنشيط دور الوكلاء لدرجة استحداثها وكلاء فرعيين في كل من المدينة المنورة ومكة المكرمة ، علاوة على توفير الأطباء والصيادلة (الاجزائية) والاهتمام بمسألة تقديم المأكولات وغير ذلك مما يعمل على راحة الركاب ويساعد على ترغيبهم في استخدام السفن المصرية (١٤٠) .

أما بالنسبة للأطر التي كانت تنظم العلاقة بين الركاب وقائد طاقم السفينة ، فقد كان من الضروري على كل راكب تقديم (اجازة) تصريح للصحة العمومية بخلوه من الأوبئة وجواز السفر « البسابورت » الخاص به ومرافقيه ان وجدوا واذن الجبرك وتذكرة السفر وبيان المشحونات ، ويتم اثبات ذلك في (منافستو) خاص بالركاب في كل سفينة ، وقد كانت تذاكر السفر مختلفة الألوان حسب الدرجات موضع السفر (١٤١) .

ومن خلال مطالعة تذكرة سفر باحدى سفن الشركة المصرية في سباحة السفن البخارية ، فقد كان يوجد على وجهها رقم التذكرة ويوضع في أعلاها جهتا القيام والوصول وختم الشركة ، ويشار الى أن الأجرة بما فيها أجرة النقل من السفينة الى البر في حالة عدم الرسو بالميناء ، ويحدد بها اسم الراكب والسفينة ورقم رحلتها (دورها) واسم قائدها وتاريخ القيام وأن الأجرة قد تم دفعها ثم امضاء وختم الوكيل الملاحي .

أما على الظهر فقد كانت التعليمات التي ينبغي على الراكب اتباعها وهي من عشرة بنود كما يلي :

أولا : ان يكون قد حصل على موافقات السفر من الضبطية (المحافظة) ودار الصحة والجمرك بعد سداد الرسوم المطلوبة طبقا للنظم والقوانين السائدة بين جهتي القيام والوصول .

ثانيا : أن يبرز تذكرة السفر ويقدمها للقبودان (السواري) عند نزوله للسفينة ، ويسلمها له عند خروجه منها .

(١٤٠) راجع ما سبق تناوله في العمل الخاص بإدارة السفن وشئون الأفراد ، الفصل الخاص بالوكلاء الملاحيين « جدة ، يتبع » .

— الوقائع المصرية : العدد ٥٤٦ بتاريخ ٧ محرم ١٣٩٦ هـ / ٢٤ فبراير ١٨٧٤ .

(١٤١) محمد يريم الخامس التونسي : مرجع سابق ، ص : ١٣٤ .

— دار الوثائق القومية (خدمات — مجيدية) : سجل م/٣/٥ رقم ٣٦٢ بتاريخ ٧ هـ (ذي القعدة) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من للدير الى ابراهيم قبودان سواري وابور حجاز ، ص — ص : ٢٢٨ — ٢٢٦ .

ثالثا : أن يحضر الى السفينة بنفسه قبل الوقت المعين للقيام بمدة ساعة ،
وإذا تأخر عن ذلك وقامت السفينة فليس له حق في المطالبة بأى
شئ ، وإنما يمكنه السفر بالسفينة التالية بدون رد الأجرة ، وإذا
حدث تأخير في قيام السفينة ، فليس لأحد حق في المطالبة بأية
تعويضات أو بدلات ضرر من التأخير .

رابعاً : يحظر على أى راكب حمل أموال مهربة أو بريد علانية أو بالاخفاء
فى العفش ، ونفس الشئ بالنسبة لتهرب الأشياء الثمينة
والمجوهرات والتحف ، وكل من يخالف ذلك يتعرض للعقوبات
وتؤخذ الأجرة مضاعفة ، ونفس الشئ فى حالة حملهم أشياء
لم يثبتوها فى بيانات مشحوناتهم المصرح بها .

خامساً : العفش المرحص به لكل راكب بالدرجة الأولى خمسة قناطر ،
وبالدرجة الثانية ثلاثة ، وبالثالثة قنطاران ، وما زاد عن ذلك يدفع
عليه نولون ١٤ قرش ديوانى ، لكل قنطار .

سادساً : أن يدفع عن الصغار الذين تقل أعمارهم عن ١٢ سنة نصف أجرة
الدرجة التى ينزلون بها وتكون بياناتهم مع من يرافقونهم ،
أما الأطفال أقل من ثلاث سنوات فلا تؤخذ عليهم أجرة .

سابعاً : أكل الركاب من طرفهم ، ومن أراد غير ذلك فيكون من طرف
« البقال » المتعهد ، ويدفع الأثمان حسب تعريفة الأثمان الموجودة
بالسفينة .

ثامناً : لاتضمن الشركة ضياع العفش إلا ما تم تسليمه للوكيل واثبتته فى
بوليسة الشحن ، ولا تضمن ضياع النقود والحل التى لا يتم اثباتها
وتسليمها للضابط المسئول عن ذلك بالسفينة ، وقد كان مصرحا
للمسافر بالدرجة الأولى (كل تذكرة) بنقدية لاتزيد عن
« ٥٠٠ ريال » ، والثانية ٤٠٠ ، والثالثة ٢٠٠ ، وأما الحجاج حتى
ألف ريال ، وما زاد عن هذه المقادير يدفع عليه أجرة ١٪ إذا أخبر
عنه ، وإذا أخفاه وتم اكتشافه يؤخذ منه ٢٪ من القيمة .

تاسعاً : يمنع كلية على أى راكب حمل الأسلحة النارية والجراحة والبارود
والرصاص ، ومن كان مصرحا له بذلك ، فيقوم بتسليم الموجود
معه للسوارى جال نزوله بالسفينة ويرد له عند خروجه .

عاشراً : على كل راكب اتباع النظم والتعليمات داخل السفينة ، والتى

يتم وضعها بالكرة الكبيرة والصاري وتتم معاينة من يخالفها (١٤٢) .

وتجدر الإشارة الى أن هذه النظم كانت تفرق بين مسألة نقل النقود الذهبية والفضية التي كانت بمعزل عن الركاب وكانت يحصل نولونها بواقع ١٪ من القيمة دون النظر للمسافة ، وبين التي يحملها الراكب التي وردت في هذه البنود ، ونفس الشيء للبضائع ذات القيمة الثمينة التي كان نولونها ٤٪ من القيمة ، وهي التي سبق الإشارة إليها في نقل التجارة ، ولم تختلف عما كان سائدا في الشركة المجيدة عن المصرح به في نقل العفش لكل راكب سوى في تحصيل نولون ١٤ قرشا عن كل قطار زيادة بدلا مما كان قبل ذلك ١٠ قروش في المجيدة (١٤٣) .

وقد كانت المحظورات السابق ذكرها تسرى حتى بالنسبة للمسافر المبرى الذين يتم سفرهم في صحبة المحمل أثناء فريضة الحج فيتم تسليمهم الأسلحة النارية أو الجارحة والذخائر الى السواري وترد لهم عند نزولهم، وكان يبلغ ذلك الى أمير الحج (١٤٤) .

وبالنسبة لمسألة المأكولات والمشروبات ، فقد وجدت إشارات لمختصين بتجهيزها وتقديمها في سفن المجيدة (١٤٥) ، ثم توالى بعد ذلك طيلة فترة البحث ، غير أنها اكتسبت شيئا من الاهتمام والتطوير في الشركة العزيرية ، حيث كانت الشركة تتعاقد مع متعهدين تتفق معهم على تقديم وجبات وأصناف معينة تحت إشراف (حكيم) طبيب السفينة ، وكان من بين هؤلاء « الخواجه اسكوفيه » في المجيدة ، وفي العزيرية كل من « الخواجه فرانسو فور توني والخواجه يوسف بنتاليني » ، وكان يتم الاتفاق معهم سنويا ويفسخ العقد في حالة وجود مخالفات أو شكوى، وقد نفذت ذلك ففسخت التعاقد مع الاثنين الأولين .

(١٤٢) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مطبعة الوابورات ٦٥ - ١٨٦٧ ، وثيقة بتاريخ ٦ محرم ١٢٨٣ هـ (مايو ١٨٦٦) ، تذكرة ركاب درجة ثالثة بوابورات البحر الأحمر .

(١٤٣) - (مجيدة) : سجل م/٨/١٠٦ رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ أبريل ١٨٦١) من مدير المجيدة الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٢٧١ .

(١٤٤) - : سجل م/١٣/٦ ، رقم ٥٩ بتاريخ ١ هـ (ذي القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٦ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدة الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٤٤٢ .

(١٤٥) - : سجل م/٣/١/٦ ، رقم ٤١ في ٢١ جا (جمادى آخر) ١٢٨٨ (ديسمبر ١٨٦١) من وكيل السويس الى المدير ، ص : ١٦ .

وقد اتبعت العزيزية في نظمها تحديد مقابل هادى للماكولات فى كل من الدرجتين الأولى والثانية ، وقد تراوح فى الأولى بين ٨ : ١٠ قروش يوميا ، وفى الثانية بين ٦ - ٨ قروش يوميا أيضا ، وبالنسبة للأطفال أقل من ١٢ سنة فقد كان ٥ قروش ، ٤ قروش للثانية ، وفى بعض الوثائق كان يشار لهذه العملة بالفرنك بدلا من القروش .

أما ركاب الدرجة الثالثة فلم يكن بوسعهم النزول الى الأماكن المخصصة لتناول مأكولات كل درجة ، وإنما كان يتم حصولهم على ما يريدونه من المتعهد ويدفعون ثمنه حسب الأسعار المعلنة داخل السفينة ويبدو أنه كان يتم تحصيل قيمة التذكرة بما فيها المأكولات لتذكرة الدرجة الأولى والثانية ولم يكن يتم بالنسبة للثالثة .

وكان يتم تقديم المأكولات والمشروبات أربع مرات يوميا ، فى الثامنة صباحا الإفطار ، العاشرة صباحا (أفرنجى) ويقال عليه الغداء ، والساعة ٤ (أفرنكى) مساء للعشاء ، وفى الساعة الثامنة مساء (أفرنكى) وجبة خفيفة .

ويلاحظ من الأصناف المقدمة ، أن الإفطار والوجبة المسائية الخفيفة ، كانت عبارة عن مشروبات ساخنة وبسكويت وبعض الفاكهة أو الموالح بينما تقدم أصناف المأكولات الدسمة كاللحوم والفراخ والأرز والكرونة والأسماك والكباب وغير ذلك فى الوجبتين الأخريين ، قد كان هناك تفاوت فى الكميات المقدمة من كل صنف تبعا لكل درجة (١٤٦) .

وفى هذا المجال تجدر الإشارة الى أن البحرية التجارية المصرية تعاقدت بالإضافة الى الخواجات السابقين - مع موردين للخبز واللحوم فى بعض الموانئ ، وكانت مهام بعض وكلائها تمتد للإشراف على تلبية مثل هذه الاحتياجات ، ونشطوا من خلال ذلك التعاون بين السفن والانتاج المحلى فى تلك الموانئ ، فكان ممن يوردون اللحوم للشركة الجعيدية الشيخ محمد عبد المولى شيخ طائفة الجزائر بالسويس ، ومن يوردون الخبز « البقساط والقرصة » محمد موسى شيخ المزاودية ، وفى جده كان مورد الخبز لسفن العزيزية محمد داود الحلواتى شيخ الخبازين بها ، وأما اللحوم فكان يوردها الحاج عبد الله عمر شيخ الجزائرين ، وفى

(١٤٦) - : سجل م/١/٦/ ١٧ بتاريخ ١٧ يونيو ١٨٦٠ ، من مدير للبيدية الى الخواجة اسكوليه ، ص : ١٣ .

- (عزيزية) : - صحيفة قرارات مجلس الادارة ، قرار لمر ٦٣ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) ، - مطبوعة الواپورات ١٨٦٩/٦٨ ، وثيقة بتاريخ ٢١ صفر ١٢٨٥ هـ (يونيو ١٨٦٨) بيان مأكولات السواحين بواپورات القومانية .

سواكن كان يورد اللحوم لسفن مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية محمد رشيد الجزائر (١٤٧) ، ولما واجهت الإدارة المصرية في سواكن مشكلة عجز الخبز اللازم للجند ، رأت الحكومة انشاء مغازر بها وأرسلت الى وكيل الشركة العريضة بجهة تطلب منه البحث عن خبازين يمكنهم تشغيل مخبز في سواكن (١٤٨) ، بالإضافة الى ذلك كان يتم تدبير بعض تلك الاحتياجات من مصر .

وكان من شأن توفير الأصناف التي يفضلها الركاب في ماكلاتهم أو مشروباتهم ، ترغيبهم في استخدام السفن المصرية .

أما بالنسبة لفئات الركاب فقد كانت تشمل مختلف النوعيات والجنسيات ، سواء كانوا من التجار أو الحجاج أو الموظفين أو السياح ثم العاديين ، وكانت تنضوي في هذه الفئات عناصر من كبار الذوات والأعيان والشيوخ والرجال والنساء والأطفال ، وتبعا للمسافات كانت تقدر الأجرة ، وتبعا لإمكانات ورغبة كل راكب كانت تحدد الدرجة ، وفي بعض الأحيان كانت هناك سفريات تتطلب حجز درجة بأكملها أو سفينة لأحد السفراء وحاشيته أو بعض الذوات من العائلة الخديوية ومن في عدادهم من البلاط العثماني ، وهؤلاء خلاف نقل الميرى الذي نفرد له عنصرا خاصا بما فيه المحمل نظرا لوجود نظام خاص بالتعامل بين الميرى والبحرية التجارية .

وعامة فقد كان محرما على السفن نقل المجرمين أو المخطوون سفريهم بأمر الحكومة ، وكان المجلس الخصوصي قد أقر في جمادى الثاني

(١٤٧) - (مجيدية) : - سجل م/٣/٢٧ ، مرة ٣٦٩ بتاريخ ١٢ ص (صفر) ١٢٧٨ هـ (أغسطس ١٨٦١) من للتدبير الى وكيل المجيدية بالنموس ، ص : ٤٠٣ - سجل م/٣/١/٩ رقم ١٤٧ في ١٩ جمادى آخر ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) من للتدبير الى وكيل النموس ، ص : ٥٣ .

- (هريزية) : - محطة مكاتبات إدارية ، ملف مخوم - كى الحجة ١٢٨٣ هـ . وثيقة بتاريخ مرة ر ا (ربيع أول م) ١٢٨٣ هـ (١٤ يولية ١٨٦١) تهذه من الشيخ محمد داود الحلواني شيخ الخبازين بجهة .

- (مصلحة الإبورات) : - سجل م/٣/٢٧ ، رقم ١٨ في ١٨ (كى الحجة م) ١٢٩٥ هـ (ديسمبر ١٨٧٧) من تزكيت جهة كل ديوان النموس ، ص : ٥٩ - سجل م/٣/٢٨/١ ج ٣ رقم ١١٤٨ بتاريخ ٥ ح . (شعبان م) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) من تزكيت النموس الى النموس ، ص : ١٧٠ . سجل م/٣/٢٨/١ ج ٣ رقم ١١٤٨ بتاريخ ٥ ح . (شعبان م) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) من تزكيت النموس الى النموس ، ص : ١٧٠ . سجل م/٣/٢٨/١ ج ٣ رقم ١١٤٨ بتاريخ ٥ ح . (شعبان م) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) من تزكيت النموس الى النموس ، ص : ١٧٠ .

١٢٧٥ هـ (يناير ١٨٥٩) « أنه منعا لدخول الأشرار الهاربين والخطيرين وغير المرغوب في دخولهم الى البلاد ، يعاد من حيث أتى كل من كانت تذكرته مشكوك فيها واشتبه في شخصه ، وأما الذين ضاعت تذاكرهم ، أو سهى عليهم التأشير عليها بدخول البلاد وثبت بعد التحقيق أنهم من ذوى الأخلاق الحميدة ، فيسمح لهم بدخول البلاد بعد أخذ الضمانة عليهم ، فالمسلم يضمته أحد الوجوه والمسيحي رئيس طائفته ، واليهودي حاخامه ، والعامل شيخ حرفته على أن يظلوا تحت مراقبة الضبطية الى أن تتبين حقيقتهم ، أما الذين يقدمون بدون تذاكر - من غير هذا الفريق - فإذا كانوا عثمانيين أعيدوا حالا من حيث أتوا ، وإذا كانوا أجانب سلموا الى قنصلياتهم فإذا ما قبلوهم كان بها ، والا أعيدوا هم أيضا أسوة بالعثمانيين » (١٤٩) .

وتجدر الإشارة الى أن هذه النصوص قد وضعت في أعقاب وجود بعض المحتالين الأجانب الذين تورطت في نقلهم السفينة السميدية إحدى سفن الشركة الجيدية من الاسكندرية الى بيروت في يونية ١٨٥٨ ، وكانت الواقعة أن أحد التجار الفرنسيين ويدعى « استلشر » ومعه تاجر بروسي يدعى « رينليج » قد احتالا على بعض الأشخاص وأخذوا منهم مبالغ كبيرة لنوعاي تجارية ثم تركا جوازي سفرهما في قنصليتهما واجتالا على شخصين آخرين فأخذا تذاكرهما وفرا بهما الى الشام بالسفينة المذكورة ، وتصادف أن كان يعرفهما أحد الرعايا الانجليز المقيمين في مصر فسافر الى بيروت وتمكن من القبض عليهما بمعاونة السلطات المحلية هناك ، وأعيدا الى الاسكندرية حيث أودع الفرنسي في السجن ، وسلم البروسي الى قنصليته بناء على طلبهما وسجن لديها ، وتولت الضبطية التحقيق فمهما (١٥٠) .

وإذا كانت هذه الإشارة تجسّد بالفعل وجود محتالين من بين الأجانب ، أدخلوا على الأقل بين المسافرين بالسفن المصرية مثل هذه النوعية من المخالفات (٣) ، فإن هذا يؤكد وجود الدور الأمني الذي كان

(١٤٩) دابر الوثائق التومية (ديوان مية) : مطبعة ٢٢ مية تركي . ترجمة الوثيقة رقم ٤٢٩ بتاريخ ١٨ جمادى الثانية ١٢٧٥ هـ (يناير ١٨٥٩) من اسماعيل عاصم ناهر الداخلية الى المية .

(١٥٠) - : مطبعة ٢٠ مية تركي . ترجمة الوثيقة رقم ٣ بتاريخ غرة ذي القعدة ١٢٧٤ هـ (يونية ١٨٥٨) من محافظ الاسكندرية (خورشيد) الى ديوان المية .

(٣) لم يختلف قولنا : هذا مما أوردته بعض الكتاب الأجانب ومنهم لاندز الذي ذكر « مع دخول محاسن ومساورى السفن الغريبى في مصر ، دخلت القبل وأمسوا عناصر أوروبا » - جاليس . لاندز : مرجع سابق ، ص : ٧٩ .

ينبغي على السفن مراعاته ، وهذا ما جعل الحكومة تقوم بعد ذلك
بارسال كشوف بأسماء أو أوصاف المجرمين وغير المرغوب سفرهم من مصر
أو ملحقاتها الى ادارة البحرية التجارية لابلاغها الى قادة سفنها ووكلائها
وكان من هذه النوعية مثلاً شخص يدعى « على كاشف بن سليمان كاشف
داوود الذي كان ضمن المعاوين في مديرية كردفان ورثت من الخدمة
لارتكابه جنایات مختلفة » (١٥١) .

ولم توضح النصوص السابقة كيفية تحصيل اجرة المطلوب اعادتهم
أو ابعادهم في عهد سعيد باشا ولكن أوضح ذلك امر كريم من
اسماعيل باشا ، حيث أشار الى أن أجرته تدفع كاملة من الحكومة ونفس
الشيء تتحمله الحكومة بالنسبة للفقراء الأجانب من أهل العلم الذين
يريدون السفر الى بلادهم - على حد تعبير الوثيقة (١٥٢) .

وتجدر الإشارة الى أن القناصل كانوا يقومون بتحرير مكاتبات
بخصوص فقرائهم وارسالها الى البحرية التجارية المصرية فان أفلحت
محاولاتهم واستجابت لطلباتهم اکتفوا بذلك ، وإن لم تستجب الادارة
كانوا يخاطبون المعية حيث الباشا الكريم ، ومن أمثلة ذلك مخاطبة قنصل
فرنسا للشركة المصرية في سياحة السفن البخارية عن طلبه اعفاء أربعة
أنفار ذكور وامرأة أمريكيين كانوا في سفينة أمريكية أصيبت بحادث
في جده ، ووافقت الشركة على طلبه الذي دعمه بتزكية الخواجه
سكاكيني ، وتم احضارهم مجاناً من جده الى السويس ، وكان المتبع
تحصيل ٧/١٠ اجرة عن أمثال هؤلاء في الشركات الأجنبية (١٥٣) ، كما كانت
توجد بعض الاعفاءات المتبادلة بين السفن المصرية والأجنبية لبعض
الركاب (١٥٤) ، كذلك كان يتم سفر فقراء الحجاج على نفقة الميرى
أو بنصف اجرة ، ونفس الشيء بالنسبة للندراويش ، ولكن امتنعت الشركة
العزيرية عن ذلك اعتباراً من صفر ١٢٨٥ هـ (مايو ١٨٦٨) إبان سوء

(١٥١) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة مكاتبات ادارية ٦٧ - ١٨٦٩ .
وثيقة بتاريخ ١٢ صفر ١٢٨٥ هـ (يولية ١٨٦٨) كشف مرسل الى القومية العزيرية
من الداخلية .

(١٥٢) — (ديوان معية) : دفتر ١٩٠٢ أوامر ، امر كريم رقم ٣٤ بتاريخ
٢١ ربيع أول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر ١٨٦٣) الى محافظ اسكندرية ، ص : ١١٥ .
(١٥٣) لنفسه ، (خدمات - عزيرية) : المخططة الأولى ، قرار جمعية مؤسسين القومية
المصرية بتاريخ ٢ شبان ١٢٨٠ (يناير ١٨٦٤) .

(١٥٤) - (مجدية) : سجل م/٣/١ ، بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٧ هـ (إبريل
١٨٦١) من مدير المجدية الى وكيلها بجدة بخصوص الموافقة على اعفاء ٢٢ نفر بحرية بحر

حالتها المالية ، وقررت علم الاستثناء وتحصيل النولون كاملا (١٥٥) .

أي أن المسألة لم تكن عملية تحصيل نولون وسفر ، وإنما كانت توجد بعض الحالات الانسانية التي يعفى ذووها من الأجرة كلية أو جزئيا سواء بقرار الادارة أو الخديوى مباشرة ، ولاشك فقد كان لذلك تأثيره على نسبة الإيرادات ، ولكن يبدو أن العوامل الانسانية كانت تتغلب في حالة وجود فائض إيرادات ، وعامة فقد كان نقل هؤلاء يشغل نسبة ضئيلة من اجمالي الركاب التي كانت تصل أعدادهم الى ٨٥٠ فردا في بعض السفن .

أما بالنسبة لقيمة الأجرة فقد وجدت بعض فئاتها ومنها : من السويس الى جده ، ١٢١٠ قروش (ديوان) درجة أولى ، ٥١٠ قروش درجة ثانية ، ٣١٠ قروش درجة ثالثة ، ومن ينبع الى السويس ١١٧٠ قرشا للأولى ، ٥٥٠ قرشا للثانية ، ٤٠٠ قرشا للثالثة (١٥٦) ، وبالنسبة للأجرة بين الاسكندرية والاسنانة ، فقد كانت ٨٩٠ قرشا للدرجة الأولى ، ٢٨٠ قرشا بالكويرة (درجة ثالثة) ولم توضح الوثيقة أجرة الدرجة الثانية (١٥٧) ، ونفس الشيء بالنسبة للأجرة من السويس الى سواكن الأولى ١٣٦٠ قرشا والثالثة ٣٥٠ قرشا (١٥٨) ، أما نقل الجنود والجهادية فقد كان بنصف الأجرة .

وقد وجدت إشارات مختلفة لنقل السفن المصرية ركابا من السويس وجده الى بومباي أثناء إبحارها للإصلاح ، والعودة بأخريين وهكذا بين مختلف الموانئ وخاصة التي كانت تمر عليها بانتظام في خطوط السير ، وإن كان لم يشر في غالبيتها لقيمة النولون (١٥٩) .

= التكميلية من النولون وذلك لتبرع حكومة بومباي بإصلاح السفينة حجاز في رسالتها ، ص : ١٦٣ .

(١٥٥) - (عزيزية) : للخطوة الأولى ، صورة قرار جمعية القومية لمرّة ٦ بتاريخ ٧ جفر ١٢٨٥ هـ (٣١ مايو ١٨٦٨) .
(١٥٦) - (جديدة) : سجل م/١/٦/٨ رقم ٤٨ الى ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (أبريل ١٨٦١) من مدير الجديدة الى ناظر ديوان المالية ، ص : ٢٧١ .
(١٥٧) - : محطة رقم ٢٥ جديدة . وثيقة رقم ١٥٤٤٠ بتاريخ ١٣ مارس ١٨٥٩ ، قائمة إيرادات ومصروفات وإيجور السيدية حسبها . ورد للاستانة .
(١٥٨) - : سجل م/١/٢/١ رقم ٣٦٤ بتاريخ ١٤ هـ (ذي القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٥ مايو ١٨٦١) من مدير الجديدة الى حسن قبودان بوكيل السويس ، ص : ٤٣٣ .
(١٥٩) - (عزيزية) : محطة تراجع دقار ، ملقب ٣ محرم ١٢٨٢ هـ (مايو ١٨٦٥) حافظ المراكبي التي تسمى استلامها من الركاب ملقب بغير وإيجور مبعوث الى بومباي .

ومن النظم التي استحدثتها ادارة البحرية التجارية المصرية في التعامل مع الركاب - وخاصة في عهد الشركة العزيرية - للتغلب على حالة الكساد التي اعترت النشاط البحري بعد انتهاء الحرب الاهلية الأمريكية تخفيض نولوناتها بنحو ٢٥٪ عما كان في الشركات المنافسة وخاصة اللويد النمساوية في البحر المتوسط كذلك في حالة تواجد جملة أشخاص أكثر من ٥٠ فردا فهؤلاء يمكن تقلهم بتخفيض يصل الى نحو ٢٥٪ أخرى ، ولكن دون اجراء أية تخفيضات في المقابل الذي يتم دفعه للمالكولات حسب كل درجة ، وقد تم ذلك بينها وبين جمعيات سياحية وفرنسية متعلقة بين مصر وبلاد الشام (١٦٠) .

بالاضافة الى ذلك فقد وجد نظام تذكرة الذهاب والاياب معا ، وهذه كان يتم دفع قيمتها مقدما ويتمتع صاحبها بخصم ١٠٪ من قيمتها وتسرى صلاحيتها لمدة شهر ولا يحق العودة بها بعد ذلك (١٦١) ، كما استحدثت نظام التذاكر بين موانئ البحر المتوسط والأحمر بما فيها أجرة السكك الحديدية داخل مصر قبل افتتاح قناة السويس ، وكانت تتولى ادارة البحرية التجارية محاسبة ادارة السكك الحديدية عن ركايبها ، فكانت تعطي للراكب التذكرة مرة واحدة بدلا من الحالة الأولى التي كان يرد فيها بتذكرة من الموانئ العثمانية الى الاسكندرية مثلا ، ثم ينتقل للسويس حيث يتجه بتذكرة منها الى جده وهكذا ، فأصبحت التذكرة الجديدة من الميناء الى جده مثلا ، فهو يصل الاسكندرية فتنقله العزيرية بالسكك الى السويس ومنها الى جده (١٦٢) ولا شك فقد كان ذلك تطورا في خدمة الركاب .

ومن المهام الخاصة التي كانت تبصر فيها السفن لحساب الركاب « الرحلات السياحية » ، حيث كانت تقوم بأجرة مخصوصة بهم ، من ذلك قيام الباخرة « المحلة » في شهر رمضان ١٢٨٢ هـ (فبراير ١٨٦٦) وهي تحبل ١٦٥ سائحا متجهين الى أنقونة ، فأبحرت من الاسكندرية في ٢٢ رمضان ١٢٨٢ هـ (٩ فبراير ١٨٦٦) فوصلت أنقونة بعد ستة أيام في ٢٨ رمضان ١٢٨٢ هـ (١٥ فبراير ١٨٦٦) ، وتشير الوثيقة الى أن قنصل الدولة العثمانية ومحافظ مدينة أنقونة حضرا لتحية السياح ، وكانا

(١٦٠) دار الوثائق القومية (خدمات - عزيرية) : مخططة قرارات مجلس الادارة ، قرار قومسيون الادارة ليرة ٤٦/٦٤ بتاريخ ٨ جمادى اول ١٢٨٦ هـ (ائسطس ١٨٦٩ م) .
(١٦١) - : المخططة الأولى ، صورة قرار صادر من قوميته القومانية العزيرية ليرة ٦٦/٩ بتاريخ ٧ صفر ١٢٨٥ هـ (٣١ مايو ١٨٦٨) .
(١٦٢) - : مخططة قرارات مجلس الادارة ، قرار رقم ٢٢/٨ بتاريخ الأحد غرة شعبان ١٢٨٥ هـ (نوفمبر ١٨٦٨) .

يوفران لهم ضابطا لتأمين تحركاتهم ، وكان يتم اخطار المعية بهذه الرحلات قبل قيامها ، مثلما كان يتم اخطارها بعد العودة (١٦٣) ، كما كانت توجد سياحات أخرى الى أزمير والاستانة والشام وغيرها .

ولم تكن السفن التجارية بعيدة بطبيعة الحال عن احتفالات قناة السويس ومسألة نقل الفنانين والممثلين الذين شاركوا فيها ، وكان قد تم تسيير بعض مسفنها الى موانئ إيطاليا والنمسا ابان رحلة الخديوى الى أوروبا ، ولما لم تحقق فيها إيرادات كافية ، تقرر إلغاء خطوط سيرها الى هذه الجهات ، ولكن تأجل الإلغاء لحين الانتهاء من نقل الفنانين الى الاسكندرية في أعقاب اتفاق مندوب من الشركة المريزية مع درانيت بك مدير الأوبرا الخديوية (١٦٤) .

ولا شك فقد كان عمل هذه السفن ميسرا لحركة الانتقال بين مصر والموانئ الأخرى ، وكان باعثا على تشجيع سياحة المصريين بالخارج بعد أن كان خروجهم لظروف العمل أو الدراسة فقط ، مثلما كان متشظا على اعتياد استخدام السفن بدلا من الطرق البرية الى الحج بوعورة مسالكها وقسوة طقسها ، وعملت على إيجاد علاقة الركاب ببعضهم البعض ونفس الشيء فى تهيتها انتقال التجار وغيرهم ، ولذا تسجل وثائق البحرية التجارية اشارات متعددة الى ذوات وتجار وكبار موظفين وغيرهم ممن كانوا يسافرون بسفنهم ومن الأسماء التى جاءت فى هذا الصدد السيد هاشم يوسف مر تجار السويس الذى كان يستقبل تجار جاوه وينظم مسألة نقلهم من السويس الى جدة والعكس عن طريق السفن المصرية ، وقد تواجد لديه فى بعض الأحيان قرابة ٣٠٠ حجاج (١٦٥) ، والتاجر الحاج السيد حسن بن أحمد الفطاس من أهل ستغافورة الذى كان يتم عن طريقه نقل حجاج جاوه وستغافورة بالسفن الخديوية من جدة الى السويس (١٦٦) . فضلا عن الشيخ أحمد عبد الواحد المشاط مر تجار جدة الذى كان من

(١٦٣) - (ديوان مية) : مخططة ٣٧ مية تركي ، ترجمة مكاتبه لمره ١٢٢ بتاريخ ١٤ شوال ١٢٨٢ هـ (٣ مارس ١٨٦٦) من حسين شيرين طاهر صوم المريزية الى كاتب ديوان خديوى .

(١٦٤) - (غسفات - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الادارة ، قرار رقم ٦٤ بتاريخ ٨ جمادى أول ١٢٨٦ هـ (أغسطس ١٨٦٩) .

(١٦٥) - مصلحة وابورات البوسنة الخديوية : سجل م/١/٣/٢٨ ج ٣ ، رقم ١٣٢٧ بتاريخ ٨ ن (رمضان) ١٢٩٥ هـ (سبتمبر ١٨٧٨) من توكيل السويس الى ديوانه صوم المصلحة ، ص : ٨٣ .

(١٦٦) - : سجل م/٣/١/٣٠ رقم ٨١ بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٧٩ ، من توكيل الوابورات بجدة الى ديوان الصوم ، ص : ٩٨ .

مساهمى الشركة العزيرية ، وعمل لبعض الوقت وكيلًا ملاحيا فى جده .
 لحساب الجيدية والعزيرية ، وكان معروفا عنه كثرة تجارته وحسن
 علاقاته بالحجاج من مختلف الجنسيات ، والحاج محمد الحبابى التاجر
 بمصر وكانت له أعمال متعددة فى سواكن (١٦٧) ، وفى سواكن ذاتها
 كان الشنارى بك عميد تجارها والشيخ عبد الله باحيدر (١٦٨) ، ومن
 افراد عائلات التجار آل العقاد السيد أحمد العقاد ، موسى العقاد ،
 وآل أبو عمورى ، وكانوا أيضا من مساهمى العزيرية ، وإن كان قد
 أشار البعض لتورطهم فى تجارة الرقيق (١٦٩) .

ولقد شهدت السفن حركة انتقال التجار وشركائهم بين ركابها
 ومنهم الحاج عبد الرحمن الحبابى التاجر بمصر وشريكه الحاج عبد الحافظ
 براده والحاج محمد براده بجده مثلما كانت تشهد انتقالات وتجارات
 الخواجات نقولا ميخائيل بالسويس ، جرجس الزهر بالسويس أيضا ،
 الخواجة زكالى بالاسكندرية ، الحاج عمر أغا ارناؤوط بمصر ومنها أيضا
 الخواجات اخوان سكاكينى ، وأوبنهايم بين الاسكندرية والاستانة ،
 محدود الطرابزنى بين جده والاستانة وغيرهم كثيرون (١٧٠) ، وما هذه
 الأسماء الا على سبيل المثال لما أسهمت به السفن فى حركة تنشيط التجار
 والركاب ، وتضاف هذه الأمثلة الى من سبق الإشارة لهم من أرباب الفن
 والسياح بالإضافة الى الحجاج ورجال العلم والركاب العادين ، ويرجع أنه
 لمواكبة رواج مثل هذه الحركة وتوخيا لراحة الركاب ، أقدمت البحرية
 التجارية على انشاء بعض الوكالات والأماكن التى يمكن الإقامة بها عند
 انتظار السفن وخاصة فى توكيلات السويس والاسكندرية وجده .

على أن أمر انتقال الركاب لم يكن يخلو من حدوث بعض الخلافات
 فيما بينهم ، أو بينهم وبين بعض الوكلاء أو قادة السفن ، ففى حالة تبديل
 السفينة بأخرى من الشركة ذاتها وبنفس التذاكر دون تأخير كبير لم تكن
 تحدث خلافات ذات شأن ، من ذلك مثلا ، كان مقررا سفر وفد أجنبى يضم

(١٦٧) — (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٣/١ رقم ٣٣٤ بتاريخ ٢٧ ل
 (شوال) ١٢٧٧ هـ (٩ مايو ١٨٦١) من مدير الجيدية الى الحاج محمد السبايى ،
 ص : ٣٠٠ .

(١٦٨) محمد يدير الحلوانى : مرجع سابق ، ص : ١٥٥ ، ١٥٧ .
 (١٦٩) د. محمد فؤاد شكرى : الحكم المصرى فى السودان ، ١٩٤٧ ، ص :
 ١٦٨ ، ١٦٧ .

(١٧٠) دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٦/٨ ، رقم ١٨
 بتاريخ ١٤ د (ربيع الثانى) ١٢٧٧ هـ (٣١ أكتوبر ١٨٦٠) من المدير الى وكيل الجيدية
 بجدة ص : ١٤٩ ، رقم ٣١٨ بتاريخ ٢٣ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) من المدير
 الى جناب المحشم الحاج محمد الحبابى تاجر بالحروسة ، ص : ٢٧٩ ، ٢٨٠ .

بعض المستكشفين ورجال العلم منهم « البارون دي هوجلين ، الدكتور ستورتر ، توماس بترلياش ، هانيبال ، جر هاروس شتوربت وآخرين » وذلك للأقطار الحبشية ، وكان مقرراً سفرهم من السويس الى سواكن في ذى القعدة ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) على السفينة جده ، ولكن تقرر قيام تلك السفينة لنقل سفير دولة ايران الى جده ، ومن ثم قامت الشركة بنقل الأجانب بسفينة أخرى الى جده ومن هناك يتجهون بالسفينة الأولى « جده » حيث خط سيرها الى سواكن ، ولم يبدر منهم سوى بعض الاعتراض ، الذي أمكن حله تبعاً لكون ذلك من حق الشركة (١٧١) .

وتجدر الإشارة الى أنه في مثل هذه الحالات التي يبحر فيها أحد السفراء أو الوزراء (النظراء) ، كان يتم تخصيص سفينة له ولحاشيته فقط ، وترفع السفينة مدة الرحلة (بنديرة) شارة أو علم دولته ، وذلك للاعلام بوجود مسئول بهذا المستوى ، وتخطر بذلك السلطات لتحتيته ، وقد بدت مبادرة طيبة من هذا السفير « مختار خان » حيث انه سمح بركوب الحجاج الايرانيين المتواجدين بالسويس برفقته ، وعلى حد تعبير الوثيقة « حتى لا يحرم السفينة من الإيرادات » ، وفي هذه الحالة كان يتم حصر جميع الركاب في كشوف يتم تسليمها له موضحاً بها درجاتهم ، وكانت تخطر شهبندرية ايران بمصر حتى يتم دفع الأجرة (١٧٢) .

وعلى النقيض من ذلك فقد حدثت ذات مرة مشاجرات بين الحجاج الايرانيين « والداغستان » بسبب الاختلاف حول أماكن العفش الخاص بكل منهم ، وأمكن حلها بمساعدة محافظ السويس وقنصل (العجم) ايران وقنصل (الموسكو) ، واعتبر ذلك الخلاف فيما بين الركاب وليس بينهم وبين الشركة المجيدية ، وتولى القائد مسئولية ترتيب الأماكن (١٧٣) .

وقد أشارت وثائق الشركة ذاتها الى حدوث خلافات بين سوارى وبعض الرعايا الايرانيين ومنهم شخصان يدعى أحدهما « ميرزا علي خان » والثاني « رجب علي خان » بسبب جلوسها في أماكن تفوق التذاكر الموجودة لدى كل منهما ، وقام السوارى بتحصيل الفرق المالى منهما ، ولكنها صعدا الأمر الى باشى شهبندرية ايران بمصر (قنصل عام) ومنه الى نظارة

(١٧١) - : سجل م/١٣/١ . رقم ٣٩٤ بتاريخ ١٤ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٦ هـ (٢٥ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤٣٣ .
(١٧٢) نفسه ، رقم ٢٩٤ بتاريخ ١٨ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٩ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى الوكيل السويس ، ص : ٤٦٢ .
(١٧٣) - : تمرة ٢٩٥ بتاريخ ١١ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (٢٢ مايو ١٨٦١) من مدير المجيدية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٤٠٦ .

الخارجية ، ثم أجرت الشركة تحقيقا برا سوارى السفينة ، واعترض القنصل الايراني على ذلك بسبب أن التحقيق تم بدون حضوره أو أحد من طرفه وهدد برفع الأمر لدى الجناب العالي ، وإن كانت قد تمت ترضيته من ذو الفقار باشا ناظر ديوان الخارجية ، وقيامه بعرض الأمر لنيابة عنه لدى محمد سعيد باشا (١٧٤) .

وهذا يوضح أن مسألة نقل الركاب لم تكن بالشئ اليسير ، وإنما كانت تتطلب من قادة السفن والوكلاء حسن القدرة على التصرف وحل الخلافات ، أو بالأحرى قدرتهم على إيجاد جو من العلاقات الطيبة مع الركاب، ويرجع أن مثل هذه الأمور وغيرها ، هي التي جعلت البحرية التجارية المصرية في عهد اسماعيل باشا ، تقوم بتعيين محامين عنها لدى الجهات المختصة .

أما بالنسبة لاحصاءات الركاب الذين قامت بنقلهم السفن المصرية على حدة ، فإن ذلك تعترضه بعض الصعوبات ، إذ على الرغم من ذكرنا أعداد الركاب الواردين والراجلين في سنوات البحث لبعض الموانئ ، أو إجماليتها لبعض السنوات ، وذلك حين تحدثنا عن ظروف قيام النشاط البحري ، إلا أن عدم تحديد أعداد الركاب التي نقلتها سفن كل جنسية في مصادر احصاءاتها الأصلية ، يجعل الباحث يتحفظ في هذا الصدد ، وما يمكن أن يكون مؤشرا لتطور اسهام السفن المصرية في نقل الركاب عدة أسانيد هي :

أولا : كان يوجد تطور في حركة الركاب بصفة عامة طيلة فترة البحث ، وبالتالي فقد كان هناك تلازم بين هذا التطور وتطور أعداد السفن (١٧٥) .

ثانيا : من خلال احصاء أورده أميتشى عن حركة الواردين والراجلين بحرا وبراً بين مصر والخارج عن الفترة من ٧٣ - ١٨٧٧ فقد كان

(١٧٤) - : سجل م/٨/١ ، وفي ٦ بتاريخ ٢٤ ل (شوال) ١٢٧٦ هـ (مايو ١٨٦٠) من المدير الى وكيل المجيدية بالسويس ، ص : ٦ - رقم ١٧ بتاريخ ٢ جا (جمادى الثاني) ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى ناظر الخارجية ، ص : ١٦ .

- (ديوان مية) : مخططة ١٧ مية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٢١٤٣٦ (حرر ١٦) ، بتاريخ ٢٥ رجب ١٢٧٧ هـ ؟ فبراير ١٨٦١) من على ذو الفقار باشا ناظر ديوان الخارجية الى الجناب العالي .

(١٧٥) ولج ما سبق تناوله في الفصل الأول ، ظروف قيام النشاط .

القادمون ٢١٧٠٩١٠ ، منهم بطريق البحر ٢١٣٤٨٦٥ وبالطرق
البرية ٣٦٠٤٥ ، وأما الخارجون منها فقد كانوا ٢١٥١٦٦٩ ، منهم
بحرا ٢١١٦٢٨٤ وبرا ٣٥٣٨٥ (١٧٦) .

وإذا كانت هذه الإحصاءات تثبت أن مصر كانت عامل جنب وذلك
لزيادة عدد القادمين عن الخارجين منها بنحو ١٩٢٤١ منهم ١٨٥٨١ قدموا
بالسفن ، ٦٦٠ قدموا برا ، إلا أن ما يهمنا هو أنه تبعاً لهذه المؤشرات
الإحصائية ، كانت السفن هي العامل الهام الحاسم في حركة الانتقالات
البشرية بين مصر والخارج ، وبدرجة تفوقت كثيراً عن الطرق البرية ،
حيث كانت نسبة القادمين بحرا ٩٨٣٤٠٪ بينما برا ١٠٦٦٠٪ ، ونسبة
الخارجين بحرا ٩٨٣٥٥٪ ، وبرا ١٠٦٤٥٪ ، فضلاً عن توافر سبل الراحة
داخل السفن على عكس مشقة السفر برا بالإضافة إلى عامل السرعة ودرجات
الأمان بعيداً عن مخاطر الطرق البرية .

ثالثاً : في إطار الخصوصية الإسلامية بنقل الحجاج بين مصر ومن يصلها
من الدول المجاورة إلى الحجاز ، فقد كانت أعداد هؤلاء الحجاج
الداخل والخارج منها بحرا خلال الفترة من ٧٣ - ١٨٧٧ نحو
٤٥٦٨٠٣ (١٧٧) ، ويرجع استخدام غالبيتهم للسفن المصرية تبعاً
لتنفيل الحجاج أنفسهم لها ، حسبما أوردنا إشارات سابقة لذلك .

خامساً : دور السفن التجارية في نقل البريد :-

كانت مسألة نقل البريد في سفن مصرية على درجة كبيرة من
الأهمية ، وقد شهدنا تزايد أهمية ذلك في عهد إسماعيل باشا حتى أنه
كان يتم تنظيم خطوط مرور سفن للبريد ، وكان البريد هاما لما كان بين
الأفراد - وخاصة بين غير المصريين وذويهم خارجها - من علاقات بالإضافة
إلى معاملات التجار وخصوصيات الميرى علاوة على ما قد يوجد من علاقات
بين المصريين في الملحقات المصرية أو الاستانة أو بعض الولايات العثمانية
الأخرى أو مع عائلاتهم في مصر ، ولكن البحرية التجارية المصرية في عهد
محمد سعيد باشا ، لم يتوفر من أعداد سفنها ما يمكن تخصيصه لنقل
البريد ، وبإستثناء الربط بين السويس وبعض موانئ البحر الأحمر لم
يكن هناك نشاط ملحوظ في ربطها بين مصر والعالم الخارجي ، فيما عدا
بعض سفن الدائرة الإلهامية - قبل ١٨٥٩ حيث تمت تصفيتها - التي كانت

(١٧٦) فريدريكو أميتشي : مرجع سابق ، ص : ٤٢ ، ٤٣ ، ٤٦ ، مع ملاحظة

أنه كان يورد عدد ملاحين السفن ضمن الإحصاءات .

(١٧٧) المرجع نفسه ، ص : ٤١ ، ٤٢ ، ٨٢ .

نفوم ببعض مهام نقل البريد في البحر المتوسط ، وعلى العكس من ذلك ، كانت السفن الأجنبية وخاصة اللويد النمساوية والفرنسية المساجيرى ثم الإيطالية روباتينو تستحوذ على غالبية البريد المصرى ، وبالأحرى المصرى الذى تديره مكاتب البوستة الأوربية (١٧٨) .

وحتى نتبين الحالة التى كان عليها نقل البريد آنظ ، نورد ما جاء فى وثيقة مؤرخة ١٦ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٥ أكتوبر ١٨٥٨) فقد كانت هناك مكاتبات مرسله من محمد سعيد باشا الى الأستانه ، ولكن - حسب اقادة خورشيد باشا محافظ الاسكندرية ردا على برقية المعية بالإستفسار عن أسباب التأخير - ظلت تلك المراسلات مدة ١٦ ستة عشر يوما بديوان محافظة الاسكندرية ، ثم ٢٩ تسعة وعشرين يوما لدى ريان الباخرة التجارية « النيل » فى انتظار وصول الباخرة النمساوية ، التى ستجده الى الأستانه ، حيث لم توجد سفينة أخرى لنقلها وأما أسباب تأخيرها لدى ريان الباخرة النيل فقد كانت بسبب إقلاعها فى نفس وقت إقلاع الباخرة النمساوية السابقة ولكنها احتجزت فى أزمير بسبب الحجر الصحى (١٧٩) .

ومن المفارقات أن تكون ثقة محمد سعيد باشا متجهة الى سفن اللويد النمساوية بدلا من المجيدية المصرية لأن خورشيد باشا أرسل الى المعية بعد الخطاب السابق بيومين أى فى ١٨ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٧ أكتوبر ١٨٥٨) يسألها البت فى كيفية ارسال خطاب آخر من الجناح العالى ، «بماضه » لما كانت خطابات ولى النعم لا ترسل عادة على غير الباخرة النمساوية ، ولم يختبر الى الآن مبلغ حرص البواخر الأخرى على مثل هذه المسائل ، فيستعلم عما اذا كان من الواجب انتظار وصول الباخرة النمساوية لارسال الخطاب عليها ، أو يرى إرساله على احدى السفن العثمانية أو الهامى باشا أو سواها من سفن التجار » (١٨٠) .

وجاء الرد حسبما ذكر بتذييل الوثيقة ذاتها - يرقيا بطلب إعادة الخطاب ، ويبدو أنه استمر الالتزام بعد ذلك بالتعامل مع السفن

(١٧٨) ربيع ما سبق تناوله فى الفصل الأول « ظروف قيام النشاط » .

(١٧٩) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : مخططة ٢٢ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١١٩ بتاريخ ١٦ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (أكتوبر ١٨٥٨) من خورشيد محافظ الاسكندرية الى المعية .

(١٨٠) - : نفسه ، ترجمة الوثيقة رقم ١٣٥ بتاريخ ١٨ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ « ٢٧ أكتوبر ١٨٥٨ » من خورشيد محافظ اسكندرية الى المعية .

• النمساوية (١٨١) •

كانت هذه علاقة السفن التجارية المصرية بالبريد في البحر المتوسط في عهد محمد سعيد باشا ، الذى انصرف لاستخدام السفن الأجنبية (النمساوية) •

أما فى البحر الأحمر فقد كان الوضع مختلفا ، وذلك تبعا لما سبق ذكره عن اتجاه نشاط غالبية سفن المجيدية لهذا البحر واستمرارها بعد ذلك وإن كانت ذات عدد ضئيل بين ٢ ، ٤ سفن ، التى ذكرت وثائقها أنه كان يتم تزويد وكيلها بميزان لو وزن المكاتبات البريدية - غير الميرية المجانية - بالسفن المصرية ، وأشاعت إحدى هذه الوثائق إلى أن المكاتبات كانت توزن بالدرهم ، وكانت أجرة نقل الخطابات البريدية بالسفن من جدة إلى السويس هى ثلاثة قروش للمكاتبات حتى وزن أربعة دراهم ، وستة قروش للتي يكون وزنها من ٤ - ٨ دراهم ، ثم تسعة قروش للتي تزن من ٨ - ١٢ درهما ، وهكذا تضاف ثلاثة قروش عن كل أربعة دراهم زيادة (١٨٢) •

ويبدو أنه قد تم تعديل تلك الفئات بعد تحول المجيدية إلى مصلحة ميرية ، حيث ذكرت وثيقة مؤرخة ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (٢٤ يناير ١٨٦٢) بأن نولون الخطابات هو قرش ونصف على الخطاب الذى لا يزيد وزنه عن درهم واحد ، وما زاد عن ذلك حتى درهمن ثلاثة قروش ، والذى يزن من ٢ - ٣ دراهم أربعة قروش وعشرون بارة (أى نصف القرش) وهكذا نرى مقابل الأجرة بنسبة الزيادة فى الوزن •

وقد ذكرت الوثيقة ذاتها أن مكاتبات القناصل كان يتم نقلها بدون أجرة أسوة بما كان متبعاً فى عهد الشركة المجيدية (١٨٣) ، وأما أجرة نقل الصرر والنقود والأشياء الثمينة فقد كانت حسبما سبق الإشارة إليها فى نقل التجارة •

(١٨١) - : نفسه : ترجمة الوثيقة رقم ٢٥٢ بتاريخ ١٠ ربيع الثانى ١٢٧٥ (١٨ نوفمبر ١٨٥٨) من محافظ اسكندرية إلى المية بتسليم البريد للباخرة النمساوية ، - ترجمة الوثيقة رقم ٢٨٠ بتاريخ ٢٤ ربيع الثانى ١٢٧٥ هـ (أول ديسمبر ١٨٥٨) من محافظ اسكندرية إلى المية بنفس الخصوص •

(١٨٢) - (خضعات - مجيدية) : سجل م/١٣/٦ ، رقم ٢٨ بتاريخ ٦ ش (شعبان) ١٢٧٧ هـ (١٨ فبراير ١٨٦١) من مدير المجيدية إلى وكيلها بجدة ، ص : ٣٤ •

(١٨٣) - : سجل م/١٠/٦/١ ، رقم ٢ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (٢٤ يناير ١٨٦٢) من مدير الوابورات الميرية إلى حضرة الحاج أحمد المشاط سرتجار بنسدر جدة (وكيل الوابورات) ، ص : ٣ •

أما في عهد إسماعيل باشا فقد بدأ الاهتمام واضحاً بمسألة نقل السفن التجارية المصرية للبريد ، وقد سبق الحديث عن أن هذا العهد قد شهد حركة تمصير البوستة الأوربية (١٨٤) ، وسرعان ما أصدر الخديوى إسماعيل أمراً كريماً الى عبد الحليم باشا بتاريخ ٥ ربيع الأول ١٣٨٠ (٢٠ أغسطس ١٨٦٣) باعطاء الشركة المصرية فى سياحة السفن البخارية مقر المحابيس (سجن) - وكان أسفل مبنى ديوان ضبطية الاسكندرية (دور أرضى) - وذلك لجعله مكتباً لتجميع البريد المطلوب نقله بين مصر والخارج (١٨٥) ، وأوضحتم نظم العزيرية بعد ذلك ، أن طريقة تعاملها فى نقل البريد انما كانت تتم بينها وبين الحكومة المسئولة عن مصلحة البوستة بأجر خمسة آلاف جنيه لكل سنتين ، نظير النقل فى كلا البحرين ، على أن يعين الميرى من طرفه نفراً بوظيفة « كمسارى » يكون ركوبه بالدرجة الأولى ميجانا بالسفينة التى تبهر بالبريد ، ويخصص له مكان محدد لوضع البوستة ، وتكون ماكولاته بالدرجة ذاتها على نفقة الشركة فى سفن البحر المتوسط ، بينما تكون ماكولاته من طرفه فى سفن البحر الأحمر ، وإذا رغب ديوان الأشغال العمومية فى توكيل أحد مستخدمى الشركة بالموانئ الخارجية فله الحق فى ذلك دون ممانعة أو تدخل من ادارة الشركة (١٨٦) .

وقد عدلت تلك الأجرة الى ألف كيس سنوى أى خمسة آلاف جنيه وذلك اعتباراً من بدايات محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) ، تبعاً للاتفاق الذى تم بين الحكومة (مصلحة البوستة) والشركة العزيرية ، وظلت نظم الكمساريات (القومسيورية) كما هى ، وأضاف هذا الاتفاق بأن تعطى لهم الشركة صيانة لا مخصوصاً لنقل البوستة بين السفينة والمرسى ، وكانت مدة هذا الاتفاق ثلاث سنوات على أن يتم التجديد أو تغيير أية شروط بموجب اخطار كلا الطرفين للآخر قبل ذلك بستة أشهر (١٨٧) .

ومما يلفت النظر مضاعفة قيمة أجرة نقل السفن للبريد فى هذه الاتفاقية مقارنة بالسابقة ، ويرجح أن ذلك كان مقترناً بحالة الانتكاسة التى

(١٨٤) الفصل الأول « ظروف قيام النشاط - البريد » .

(١٨٥) أمين سامى : مرجع سابق ، مع ٢ من ج ٣ ، (١٩٣٦) ، ص : ٥١٠ .

(١٨٦) دار الوثائق القومية (ديوان خدمات - عزيرية) : مطبعة مكاتبات ادارية

١٢٨٠ هـ - ١٢٨٢ هـ ، مكاتبة بتاريخ ٢٧ هـ (فى القعدة) ١٢٨١ هـ (أبريل ١٨٦٥)

من عموم العزيرية الى ديوان الأشغال العمومية .

(١٨٧) — : مطبعة مكاتبات ادارية ٦٥ - ١٨٦٧ ، ترجمة وثيقة تركى رقم

(٧٩٨٨ لودون) بتاريخ الخميس ٧ محرم ١٢٨٢ هـ (٣ مايو ١٨٦٥) من سعادة ناهر

الأشغال العمومية الى القومانية العزيرية .

بدأت تطل على نقل التجارة البحرية في تلك الفترة ، وكان هذا الاجراء محاولة من الشركة لتعويض النقص في نولونات تجارة القطن .

وتجدر الاشارة الى أن العريزية قد حصلت بعد ذلك من الخديوى اسماعيل باشا على موافقة بنقل البريد الخاص بها داخل مصر بمصلحة البوستة المصرية مجانا نظير نقلها المجاني لبوستة ومكاتبات الميرى ، ولذلك لم نتم بسداد مبلغ ٣٠٨٢١ قرشا أجره مكاتبات وأوراق مرسله بين ديوان العموم والفروع مستحقة للبوستة المصرية طرفها (١٨٨) .

وعلى أثر تزايد سوء الحالة المالية للشركة أواخر ١٨٦٨ ، فقد قامت بحساب أميال المسافات البحرية بين مختلف موانئ البحرين وما يتصل بهما ، وقامت بعرض التماس للخديوى بطلب صرف اعانة أو زيادة ما تتقاضاه ، وقدمت هذا الالتماس بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (٢٦ يناير ١٨٦٩) ، ويبدو أنه قد أجيب طلبها ، حيث عدلت الأجرة السنوية كما يلي ٢٤٠٠ ليرة من السويس الى جدة ، ٢٥٠٠ ليرة من الاسكندرية الى الأستانة ، ٩١٠ ليرة من الاسكندرية الى أزمير ، أى باجمالى سنوى ٥٩١٠ ليرة (١٨٩) واستمر ذلك حتى نهايات فترة العريزية .

أما تحول هذه الشركة الى مصلحة وإبورات البوستة الخديوية فقد سبق أن أشرنا الى أن اقران البوستة بالإبورات ، يرجع أنه كان مقصودا للدلالة على امتلاك الحكومة الخديوية لمصلحة البوستة بدلا من الأوربيين ، ثم الإيحاء بطبيعة تحول سفن الشركة لمهام البريد الخديوى بدلا من مزاولتها المهام تحت اسم العريزية نسبة للسلطان عبد العزيز ، وحسبنا أن احتكار سفن الدولة لنقل بريدها لم يكن من بين المزايع الاحتكارية التى تتذرع بها الدول احتجاجا على الخديوى ، وبصفة عامة فقد كان هذا التغيير اللفظي له دلالاته الاقتصادية التى تمثلت فى تصفية العريزية كشركة مساهمة الى مصلحة حكومية وله دلالاته السياسية التى تمثلت فى معاصرته الجفوة التى سادت العلاقة بين الخديوى والسلطان ، فى أعقاب زيارة الخديوى الى أوروبا وافتتاح القناة ، ثم صدور فرمان ٢٢ شعبان ١٢٨٦ هـ (نوفمبر

(١٨٨) - : مخططة قرارات مجلس إدارة العريزية ٦٧ - ١٨٦٩ ، صورة قرار مجلس الإدارة بتاريخ ١٣ جمادى ١٢٨٥ هـ (أول أكتوبر ١٨٦٨) باعتقاد مصر باشا .

(١٨٩) - (ديوان مية) : مخططة ٤٤ مية تركى ، ج ٢ ، وثيقة رقم ٢٨٦ بتاريخ ١١ شوال ١٢٨٥ هـ (يناير ١٨٦٩) من ناظر الداخلية الى مهرداد الخديوى .

- (خدمات - عريزية) : مخططة قرارات مجلس إدارة العريزية ٦٧ - ١٨٦٩ ، بيان المواد المنتضى التداول فيها بالجمعية السومية فى أبريل ١٨٦٩ . - صورة قرار مجلس الإدارة نمرة ٥٢ بتاريخ ٢ ربيع أول ١٢٨٦ هـ (يوتية ١٨٦٩) .

١٨٦٩) ، الذى أعقبه الخضب الخديوى على كل ما هو تركى حتى الكتابة فى الدواوين والمصالح فجعلها بالعربية وامتدت نفس الآثار للأوامر والنظم العسكرية والموظفين (١٩٠) .

أى أنه كان مقصودا اقران نشاط هذه المصلحة بالبريد ترجمة للواقع الذى كان يعايشه الخديوى ومحاولته بلورة نشاط يحمل اسمه وله دلالات الوجهة فى عالم البحار .

وقد زادت أهمية نشاط السفن التجارية فى نقل البريد بعد افتتاح مكاتب خارجية للبوستة المصرية فى الخارج ، ومنها الأستانة منذ عام ١٨٦٥ ، وفى جدة وأزمير منذ عام ١٨٦٦ ، وكليبول ومدلى وبيروت عام ١٨٧٠ ، ثم تباعا فى قوله وسلاطيك وطرابلس وغيرها فى الموانئ العثمانية أو الأوربية (١٩١) ، ثم فى المقابل الغاء بعض مكاتب بوستة الدول الأجنبية داخل مصر ومنها مكتب بريد مسكوب (روسيا) أول نوفمبر ١٨٧٥ ، ومكتب فرنسا فى القاهرة ١٨٧٥ ، وفى القاهرة أيضا مكتب بريد انجلترا ١٨٧٨ (١٩٢) ، وكان ذلك يعنى زيادة عمل البوستة المصرية فى الشقين الداخلى والخارجى .

وفى هذا المجال تجدر الإشارة الى انه قد تم عقد اتفاقية بين بوستة « بريطانيا الكبرى وايرلنده » مع بوستة الحكومة الخديوية بتاريخ ١٨ مايو ١٨٧٣ بدأ العمل بها اعتبارا من أول يوليو من العام ذاته وقد تضمنت نصوصا ذات صلة بمجال عمل كل من السفن المصرية والبريطانية فى نقل البريد ، فقد جاء بالمادة الثانية ان المراسلات الواردة من بريطانيا الى مصر تكون بالسفن الانجليزية ، وفى المادة الثالثة أنه بالنسبة للمراسلات الصادرة من مصر الى بريطانيا أو مالطة أو جبل طارق، تقوم البوستة المصرية بتسليمها الى مكتب البريد الانجليزى ليتم شحنها على البواخر الانجليزية ، وفى المادة الرابعة تسلم كذلك لمكتب البوستة الانجليزية بالسويس كافة مايرام ارساله من مصر الى جهات الهند الشرقية وجزيرة سيلان والصين واليابان « وزلنده » (*) ليتم نقله بالسفن الانجليزية (١٩٣) .

أما بالنسبة للبواخر التجارية المصرية فقد جاء فى المادة السابعة عشرة أن الحكومة المصرية تتعهد أن تنقل من الأستانة الى الاسكندرية وأزمير

(١٩٠) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٤٩ .

(١٩١) فردينيكو بنولاك : مرجع سابق ، ص : ١٠١ .

(١٩٢) د. صالح رمضان : مرجع سابق ، ص : ٣١ .

(*) نيوزيللند .

(١٩٣) فيليب جلاذ : مرجع سابق ، ج ١ ، الاسكندرية ١٨٩١ ، ص : ٣٤٥ .

وبالعكس بواسطة وإبورتها أو الوابورات المدفوع لها إعانة من طرفها ،
المراسلات « والفنطاط » الحقائق البريدية المرسله من هذه الجهات الى
مالطة وجبل طارق والتوابع الانجليزية فى الهند الشرقية واستراليا
والصين والبلاد الأخرى ، التى يمكن ارسال خصوصياتها من مكتب
السويس أو الاسكندرية .

وقد اشترطت هذه المادة أن هذا التعهد بالنقل لايسرى الا فى المدة
التى يكون للحكومة المصرية سفن عاملة بين تلك الموانئ الاسكندرية -
أزمير - الاستانة .

وجاء فى المادة الثامنة عشرة بأن البريد الانجليزى فى هذه الموانئ،
الثلاث يجزى قفله وختمه بمعرفة المكاتب الانجليزية ، ثم يتم تسليمه
لمكاتب البريد المصرية لارساله بمعرفتها فى بواخر البوستة الخديوية .
بينما أشارت بقية المواد لنظم وكيفية تحصيل قيمة المراسلات أو ما يتم
دفعه مقابل ذلك بالاضافة الى أمور أخرى (١٩٤) .

وتجدر الإشارة الى أنه تبعاً للائحة البوستة المصرية فى غرة
جمادى الثانية ١٢٩٠ هـ (٢٧ يولييه ١٨٧٣) ، فقد كانت تقوم مصلحة
البوستة بتحصيل قيمة « مراسلات بحر براى الخارج بما فيها قيمة نقلها
للميناء الخارجى ، بينما كانت مسألة إعادة الخطابات المرتجعة تتم بدون
اضافة أية تكاليف (١٩٥) .

وبموجب مؤتمر برن ١٨٧٤ فقد تم قبول مصر فى اتحاد البوستة
العالم (العالمى) وكان لهذا أثره على صعيد تخصيص سفن بريدية لعدة
موانئ أو فى توسيع دائرة التعامل لاعتبار السفن الخاصة بالبريد ذات
امتياز موحّد عند توجيهها لموانئ الدول الموقعة على الاتفاقية (١٩٦) .

وبصفة عامة فإنه بالنسبة لنقولات البريد فى السفن المصرية ،
فقد كانت تشمل - حسيما ورد فى اعلاناتها - الصرر النقدية والأشياء
القيمة علاوة على المراسلات والمطبوعات وذلك الى كافة الموانئ التى توجد
بها توكيلات ملاحية تابعة للبحرية التجارية المصرية (١٩٧) ، سواء فى عهد

(١٩٤) للمزيد ، نفسه ، ص - ص : ٣٤٥ - ٣٤٩ .

(١٩٥) للؤلّف وعنوان المرجع نفسه ، مج ٥ ، الاسكندرية ١٨٩٤ ، ص ، ص :
٢٤٨ ، ٢٥١ .

(١٩٦) الوقائع المصرية : العدد ٥٨٧ بتاريخ ١٥ ذى القعدة ١٢٩١ هـ/ ٢٧ ديسمبر
١٨٧٤ -

(١٩٧) وادى النيل : العدد ٦٧ السنة الرابعة ، بتاريخ ٢٣ رمضان ١٢٨٧ هـ/ ١٦
ديسمبر ١٨٧٠ -

الشركة العريزية أو مصلحة الواورات الخديوية ، وسواء كان في الميناء وكلا للدوستان أو كان يشرف على شئونها الوكيل الملاحي ، وكانت تقوم مصلحة البوستان بنشر تعريفات هذه الأشياء من مصر الى الجهات الخارجية (١٩٨) ، بينما خطعت مسألة النولون للاتفاقيات التي كانت بينها وبين ديوان عموم البحرية التجارية .

واذا عرضنا للنقولات ذاتها فهذه كانت تشمل المراسلات سواء كانت خالصة الأجرة الكاملة في البريد أو مدفوعة عليها أجرة جزئية أو معفاة ، وسواء كانت مراسلات عادية أو مسجلة ، أما الأوراق الرسمية والمطبوعات فقد كانت تشمل الصحف ونماذج الأشغال والحوالات ومظاريف مختلفة ، بينما كانت الصرر والنقود تشمل الحوالات المالية وصرر الفضة والذهب والأشياء الثمينة سواء في ضجة المسافرين أو لحسابهم وفي بعض الأحيان . كان يتم العثور على نقود مهربة تتم مصادرتها .

وتكشف الإحصاءات أن الحركة الخارجية للبوستان التي كانت تنقلها السفن التجارية المصرية بموجب الاتفاقيات معها ، كانت تفوق ما كان يتم في هذا المجال بين مصر والخارج عن طريق مكاتب الدول الأجنبية ، من ذلك مثلا ، كانت هذه الحركة للبوستان الخديوية منذ ديسمبر ١٨٦٩ حتى أغسطس ١٨٧٠ للوارد من العناصر السابقة اجمالا ١٠٦١٠٤٠ ، بينما الصادر منذ ديسمبر ١٨٦٩ الى يونية ١٨٧٠ عند ١٩١٢٦٦ ، أي اجماليها نحو ١٢٥٢٣٠٦ وحدة وكانت قيمة الحوالات البريدية لعدد ١٣٤٩٧ مبلغ ٢٣٧٤٠٠٠ قرشا ، وكانت مجموعات الصرر ٢٦٢٩٧ قيمتها ٦٣٠٥٧٤٨٧١ قرشا ، وعدد الأوراق ذات القيمة المالية ٩٠٧ قيمتها ٧٧٤١٧٩٢ قرشا ، بينما كانت المخالفات عدد ٢٢ قيمتها بالقرش ٤٢٧٣٥٢ تمت مصادراتها (١٩٩) .

وكانت هذه الأعداد بدرجات أقل في مكاتب الدول الأجنبية ، فقد بلغ اجمالي المراسلات والحوالات وغيرها عن طريق مكتب البريد النمساوي في الاسكندرية عن عام ١٨٧٠ ، عدد ٣٢٧٤٩٤ ، وعن طريق المكتب الايطالي بالاسكندرية عام ١٨٧٠ عدد ٤٦٤٥٣٩ وحدة ، ومجموع الحوالات البريدية ٧٨١٨ قيمتها ٣٥٥٢٣٣٢ قرشكا (٢٠٠) .

(١٩٨) للزيادة حول هذا الموضوع وحسب كل جهة : الوثائق المصرية : العدد ٦٧٢ بتاريخ ٢٤ جاني الأول ١٢٩٥ هـ / ٢٦ مايو ١٨٧٨ .

(١٩٩) - الجوانب : العدد ٥٥٣ بتاريخ ٨ شبين ١٢٨٨ هـ / ٢٢ أكتوبر ١٨٧١ .

— Régny, E : Op. Cit., Tome 2, p. 62.

— Ibid, p-p : 63-65.

وقد كانت الأعداد ذاتها بالنسبة لمكتب البوستة الخديوية عام ١٨٧١ لاجمالي الخارج والوارد نحو ١٨٩٣٤٦٠ وحدة ، عدا قيمة الصرر والأشياء الثمينة والمالية التي بلغت نحو ١٠٠٠٣٢٦٢٤٣ قرشا لعدد ٤٢١٢٤ وحدة (٢٠١) ، بينما كان عدد المراسلات والحوالات وغيرها عن طريق المكتب النمساوي في الاسكندرية للعام ذاته ٢٩٤٩٧٣ وحدة والمكتب الإيطالي بالاسكندرية عدد ٤٨٣٣٠٣ (٢٠٢) .

وكان هذا يتفق والى حد كبير مع انتشار أفرع ومكاتب البوستة الخديوية في سائر المدن المصرية ، على عكس مكاتب الدول الأجنبية التي كانت تتركز في بعض الموانئ ، ولعل هذا يبرز تبوء السفن التجارية المصرية مرتبة الصدارة في نقل البريد بين مصر والخارج .

وقد أشار على مبارك الى أنه قد حدث تطور ملحوظ في مهام النقل الخارجي لأغراض البريد عن طريق تلك السفن التي واكبت مسألة تمصير البوستة ، وقد ذكر أنه في سنة ١٨٧٢ تم نقل ٢٠٧٥٣١٤ وحدة ضمنها ٧٧٣٩٦ مع البلاد الأجنبية ، ومن النقود والحوالات ما قيمته ١٦٣٥٨٤٢٠٩ قرشا مصريا (٢٠٣) وأما أميتشي فقد أورد تفاصيل تلك الحركة منذ ١٨٧٣ - ١٨٧٧ ، وكانت كما يلي (٢٠٤) :

— Ibid, Tome 3, p. 88.

(٢٠١)

— Ibid, pp : 89, 90.

(٢٠٢)

(٢٠٣) على مبارك : المصطلح الجديدة ، مج ٧ من ج ٢ ، ص : ٨٣

(٢٠٤) عن : فريديكو أميتشي : مرجع سابق ، ج ١ ، ص : ١٠٣ . (١٠٠٠)

(بيان حركة اليوسطة المصرية الخارج في عام ١٨٧٣ - ٧٤ - ٧٥ - ٧٦ - ٧٧)

سنين	مراسلات مدفوعة عليها أجرة كاملة	مراسلات غير مدفوعة عليها أجرة كاملة	مراسلات مطروقة أو بطرف مفتوح	جرايد ومطبوعات	أنونج وأوراق اشغال	حوالات مختلفة
------	---------------------------------	-------------------------------------	------------------------------	----------------	--------------------	---------------

صادر المراسلات

١٨٧٣	٧٧١٨٧	٣٤٩٠	٤٨٢٢	...	٣٠٩١	٤٥٩	٣٧٢٥
١٨٧٤	٩٦٧٠٠	١٨٨٥٠	٥٧٧٥	...	٥٥٢٥	٧٠٥	٤٥٩٤
١٨٧٥	١٣٣٠٦٣	٢٧٤٦٧	٧٧١٢	...	١٠٠٨٥	١٠٧٢	٥٤٣٧
١٨٧٦	٣٠٧٦٤٥	٢٠٨٧٨	١٤٨٧٨	...	٣٤٧٥٧	٥٥٦١	٥٣٩٩
١٨٧٧	٢٧٦٣٣٩	١٢٩٢٥	١٤٩٧٨	...	٢٧٥٤٨	٣٦٩٣	٥٠٥٥

الجملة	٨٩٠٩٣٤	٩٣٦٢٠	٤٨١٧٧	...	٨١٠٠٦	١١٤٩٠	٢٤٢١٠
--------	--------	-------	-------	-----	-------	-------	-------

(١) وارد المراسلات

١٨٧٣	٧٨٣٩٤	٣٥٣١	٤٨٤٩	...	٣٠٩٧٨	١٥٥٩	٢١٩
١٨٧٤	٩٨٢١٢	١٩١٤٤	٥٨٦٥	...	٥٥٣٧٣	٢٣٩٨	٢٧٠
١٨٧٥	١٣٥١٤٥	٣٨٠٥٣	٧٨٢٣	...	١٠٠٧٥	٣٦٤٧	٣٢٠
١٨٧٦	٣٢٠٢٧١	٢١٢٧٣	١١٨٩٦	٢٢٦٧	٣١٠١٢٥	٢٤٠٥٣	٣١٦
١٨٧٧	٢٧٢٨٥٣	٢٢٧٥٣	١٥٤٩٣	٢٠٩١	٣١٤٣١٥	٧٤٣٢	٣٠٠

الجملة	٩٠٤٨٧٥	١٠٤٧٥٤	٤٣٥٨٠	٤٥٩٣٦	٨١١٨٦٦	٣٩٠٩٠	١٤٢٥
--------	--------	--------	-------	-------	--------	-------	------

وكما هو ملاحظ تزايد الأعداد سنة تلو الأخرى ، باستثناء حدود بعض النقص في عام ١٨٧٧ وخاصة في جانب المراسلات ، وقد أرجعت الوقائع المصرية السبب في ذلك الى توقف سفر سفن مصلحة الواوراب الخديوية الى الموانئ الشرقية مؤقتا (٢٠٥) ، وكان ذلك ابان أحداث الحرب الروسية التركية والحاق غالبية السفن التجارية بالأسطول الحربى ، ويبدو أنه كانت توجد علاقة بين مسألة سفر ومرور هذه السفن وبين حركة البريد ، وذلك نتيجة احتكار - ان جاز التعبير - السفن التجارية المصرية نقل بريد مصلحة البوستة الخديوية .

وبصفة عامة فان مسألة الاحتكار هذه لم تكن على غرار احتكار المحصولات أو أنواع معينة من التجارة وانما تكشف عن امتلاك مصر لسفن تجارية تنقل عليها خصوصيات ذويها أو القاطنين بها ، بينها وبين الخارج ، وتكمل بموجبها مفهوما خاصا لسيادتها على أسرار بريدها ومنقولاتها ، وهذا يعنى تطورا - لا شك في ذلك في عهد اسماعيل ، على عكس ما حدث في عهد سعيد باشا من مزاوله السفن الأجنبية لهذا النشاط ، يضاف الى ذلك أن توافر أعداد متطورة من السفن البخارية المصرية قد جنب مصر الاعتماد على السفن الأجنبية ، بل على العكس فقد قامت المصرية بالدور الأكبر في هذا المجال .

سادسا : دور السفن التجارية في نقل خصوصيات الميرى :

إذا كانت السفن التجارية المصرية قد شهدت منافسة السفن الأجنبية لها في مجال نقل التجارة الخارجية والركاب ، فان هذه المنافسة لم تكن بنفس الدرجة ازاء المنقولات الخاصة بالميرى ، حيث كان يتم الاتفاق على نقل متعلقات الحكومة بالسفن المصرية ، وكانت تشمل البضائع والمحمل والركاب والبريد ، علاوة على ما يتصل بطروف تعاون السفن التجارية مع الأسطول الحربى بالإضافة الى بعض المهام الأخرى .

وقد تضمنت الفرمانات واللوائح الأساسية الإشارة الى أن السفن التجارية المصرية تقوم بنقل موظفى الميرى وجنود السلاحين البرى والبحرى المرسلين في مأموريات من قبل الدولة العلية والحكومة المصرية بنصف الأجرة التى تحددها في تعريفاتها ، وتنقل بدون أجرة الأوامر والمراسلات الرسمية التى ترسل الى الموانئ التى تمر بها ، وفيما عدا ذلك لا تقبل بتوصية وما الى ذلك فئات مستثناة من دفع الأجرة أو بتخفيضات ، وقد

(٢٠٥) الوقائع المصرية : العدد ٧٦٤ الأحد ٨ جمادى الثانية ١٢٩٥ هـ / ٩ يونية

كان ذلك في النصوص الخاصة بالشركتين المجيدية والعزيرية (٢٠٦) واستمر كذلك فيما يتم نقله في الرحلات العادية أى أثناء إبحار السفن ذاتها دون تخصيصها لنقل الميرى طيلة فترة الدراسة .

غير أنه وإزاء تزايد المهام المطلوبة للحكومة ، والتي كانت تستدعى تخصيص سفينة أو عدة سفن لمدة يوم أو عدة أيام ، فإنه في هذه الحالة كان يتم الاتفاق بين الحكومة وإدارة البحرية التجارية على دفع يومية تأجير أو اجارة تراعى فيها مسألة التخفيضات هذه ، وكذلك مسألة دعم النشاط ، بمعنى أنه لم يكن قدر تلك اليومية (الأجر اليومي) مجحفا بقيمة النولونات الأصلية ، رغم دعم الحكومة خاصة فى عهد اسماعيل باشا ، حيث كانت هناك منقولات بأجرة كاملة مثل الفلال الميرية والركاب ذوى المكانة السياسية والاجتماعية الذين يكونون فى ضيافة الحكومة وما الى ذلك ، ثم امتد هذا فيما بعد الى البريد بعد تصديره من البوستة الأوربية فى عهد اسماعيل باشا ، وهذه كانت بالنسبة لغير المراسلات الميرية .

أذن كانت مسألة النقل بنصف الأجرة تتم بالنسبة للجهادية والبحرية فى حالة عدم تخصيص سفن للتقل ، أى إبان الرحلات العادية ، أما فيما عدا ذلك فقد كانت اليومية التى يتم الاتفاق عليها تقدر حسب حنولة وتجهيزات كل سفينة ، وكان يقوم بدفعها وإجرائاتها المحاسبية ديوان المالية نيابة عن الحكومة ، وكان يضاف الى ذلك ما تستهلكه السفن من الشمع والزيت والفحم ويصرف عينيا من مخازن الحكومة طيلة مدة المأمورية ، وفى حالة عدم توافر الصرف تتم اضافة قيمته المالية لحسابات البحرية التجارية .

أما قيمة تلك اليومية - عدا الفحم والشمع والزيت - فقد كانت فى عهد الشركة المجيدية ومصنلحة الوابورات الميرية ستة آلاف قرش بالنسبة لكل من البخاريتين نجد والحجاز ، وأربعة آلاف وخمسمائة قرش بالنسبة للبخاريتين القبارى وجدة ، وقد استمرت كذلك فى عهد الشركة المصرية ، فى سباحة السفن البخارية فى أوائل عهد اسماعيل باشا (٢٠٧) .

(٢٠٦) راجع : فرمان المجيدية ، - فرمان العزيرية .

- نظامات الشركة العزيرية .

(٢٠٧) دان الزئاقى القومية (خدمات - عزيرية) : " المحفلة الأولى ، لطف الأول ، قرار جمعية خيرات مؤسسين التومانية المصرية لمرّة ٩ بتاريخ ٥ جادى الثانية ١٢٨٠ هـ (نوفمبر ١٨٦٣)

وفى هذا المجال نشير الى أن مسألة استهلاك الفحم والزيت والشحم كانت تمثل قدرا لا بأس به فى تلك اليومية ، وفى احدى الوثائق وردت الإشارة الى أن السفينة « قبارى » كانت يوميتها بما فيها تلك الاحتياجات ٩٤٢٥ قرشا ، وحسبما جاء فى الوثيقة ذاتها فقد كان اجمالى المستحق فى احدى مأمورياتها ٣١٨٣٤ فرنكا عن مدة ١٣ يوما قضتها فى مأمورية خاصة بفنارات البحر الاحمر ، كما أشارت الوثيقة ذاتها الى أن أجرة السفن لكبار يوميا كانت فى نفس الاطار ١٤١٣٤ قرشا ، وكان المستحق للسفينة نجد التى استخدمها الميرى من الشركة المجيدية لمدة خمسين يوما ١٥٠٠ كيسه أى ٣٠ كيسه عن اليوم الواحد ، ولكن تضمنت الاشارات أن تلك الحسابات كان يراعى فيها خصم ما قد تحققه من بعض الإيرادات التى كانت تتقاضاها السفن نظير نقلها بضائع أو ركابا فى حالة عودتها بدون مشحونات ميري (٢٠٨) .

أى أن الاطار الذى كان يحكم هذه العلاقة كانت تراعى فيه السفن عدم تحميل الحكومة اجمالى النفقات وإنما محاولتها تخفيض ما تدفعه لها بنقلها بعض المنقولات فى حالة خلوها من خصوصيات الميرى ، وبمعنى آخر بدت فائدتها مشتركة معا ، وكان متبعا عند انتهاء مدة المأمورية حصول قائم السفينة أو قادة السفن على شهادات بالفترة التى استغرقتها المأمورية ، وذلك من المستول الأول المكلف بتلك المأمورية من جانب الحكومة ، وتتم على أساس تلك الشهادات بالاضافة الى مستندات السفينة ذاتها معامبة ديوان المالية .

وبدا من عهد الشركة العززية ، حيث التطور الكبير الذى طرأ على أعداد السفن وتجهيزاتها ، فقد انعكس ذلك على قيمة اليوميات ولذلك اختلفت من سفينة الى أخرى ، حيث كانت تبعا للأمر العالى الصادر فى ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (١١ مارس ١٨٦٧) - واستمرت كذلك حتى نهايات فترة العززية ومصلحة الوابورات ، كما يلى : - (٢٠٩)

(٢٠٨) - - - - - (خدمات - مجيدية) : سجل م/١٣/١ ، رقم ٤٨ بتاريخ ١٨ ل (شوال) ١٢٧٧ هـ (٣٠ أبريل ١٨٦١) من مدير المجيدية الى ناهر ديوان المالية ، ص : ٢٢٢ ، ٢٢٣ .

(٢٠٩) - - - - - (عززية) : مخططة قرارات مجلس الادارة ٦٧ - ١٨٦٩ ، ملف قرارات ١٢٨٣ هـ ، صورة الأمر العالى لسنة ١١٢٢ بتاريخ ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (١١ مارس ١٨٦٧) الصادر الى لثالية ، - ملف قرارات ١٢٨٦ هـ ، قرار مجلس قوميون العززية لسنة ٥٢ بتاريخ ٢ ربيع آخر ١٢٨٦ هـ (يولية ١٨٦٩) عن يوميات سفارين ووابورات القومية .

سفن البحر المتوسط	اليومية بالقرش		سفن البحر الأحمر	اليومية بالقرش	
	بما فيها كمية الوقود	بدون كمية الوقود		بما فيها كمية الوقود	بدون كمية الوقود
	بارة قرش	بارة قرش		بارة قرش	بارة قرش
الرحاوية	١٤٧٩٥	٢٠	سعدية	١٨٠٠٢	—
كينا	١٤٤٣٩	—	سورق	١٧٢٠٢	—
الشرقية	١٤٩٩٥	٢٠	القصبة	١١٦٧٤	—
الغربية	١٤٩٩٥	٢٠	إيتنج	١١٦٧٣	—
البحرية	١٥٠٤١	—	جبار	١٢٤١٧	—
النيسا	١١٩٣١	٢٠	حديبية	١٢٧٩٥	—
العلامة	١١٩٥٢	٢٠	صومع	٩٧٢٤	—
كسين	١١٥٢٧	٢٠	سراكن	٩٩٣٢	—
فليسيوب	١١٩٠٥	٢٠	جندة	٨٩٥٥	—
الزقازيق	٩١٧٤	—			
المسورة	٩١٥٢	٢٠			
دمكود	٩١٨٢	٢٠			
النجيلة	٩١٥٢	٢٠			
المسجة	٩١٥٢	٢٠			
	١٦٨٦٠٢	٢٠	الأجلاسى	١١٢٧٠٩	—
		١٠٢٥٠٠			٥٧٠٠٠

وقد أضافت هذه الوثائق أن يوميات سفن البحر الأحمر كان يراعى فيها مسألة عدم وجود مشحونات كافية لتلك السفن أثناء عودتها بدون تحميل عكس التي فى البحر المتوسط ، ولذلك ارتفعت قيمة يومياتها بالقياس الى مقارنة الحمولات والسرعة •

كما أشارت الى أن كلا من ناظر البحرية ومحافظ السويس كانا ينبؤان عن الميرى فى اعتماد الشهادات التى تتم على أساسها المحاسبة المالية ، فأولهما بالنسبة للبحر المتوسط وثانيهما لسفن البحر الأحمر ، وتجدر الإشارة الى أن ذلك كان يتم تجديده سنويا بين ديوان المالية وديوان البحرية التجارية •

ونشير الى أن البريد المصرى والعثمانى كان مجانا ، وأما المشحونات الأخرى ضمن بضائع وحيوانات وآلات وخلافه فكانت بنولون كامل ، إذا كانت ضمن الرحلات العادية دون تخصيص سفينة أو سفن بعينها ، أما فى حالة التخصيص فكانت تتم المحاسبة باليومية السابق ذكرها •

وعلى هذا الأساس يمكن القول بأنه فى ضوء هذه العلاقة بدت السفن التجارية المصرية ذات أهمية خاصة فى تلبية احتياجات نقل شئون ومهام الحكومة ، ولم يكن هناك مجال فى هذه الخصوصية لتواجد السفن الأجنبية ، ولا شك فقد كان وجود السفن المصرية فى هذا المجال يجسد قيمة معنوية هامة بتوفيرها أدوات مصرية أغنت الحكومة عن الجانب الأجنبى مثلما كانت ضرورة اجتماعية دينية فى نقلها المحمل للأماكن المقدسة وضرورة سياسية فى نقلها العسكريين من الجهادية والبحرية أو تأديتها بعض المهام ذات الظروف الخاصة فيما يتصل بمد النفوذ السياسى السياسى المصرى الى بعض المناطق الإفريقية خاصة فى عهد اسماعيل باشا بالإضافة الى توطيد العلاقات الاجتماعية السياسية ازاء نقلها كبار الشخصيات التى كانت فى ضيافة الحكومة •

٢- نقل المحمل :

أشرنا فى ظروف قيام النشاط البحرى الى أن المحمل قد تم تحويل سفنهم الى الأماكن المقدسة عن طريق البحر بدلا من الطريق البحرى فى عهد سعيد باشا ، وأن ذلك كان معاصرا لحركة تعريب الشركة المجددية ورجحنا أن تكون دوافع ذلك متمثلة فى توفير يسر وسرعة الانتقال وتأمين حركته من جانب ، ثم لتنشيط دور السفن التجارية المصرية من جانب آخر ، وعموما فإن مسألة نقل المحمل كانت : تعنى قمة الإزدحام من جانب الحجيج على السفن المصرية ، إذ كان ذلك يعنى تجمع أعداد كبيرة من حجاج وسط غرب أفريقيا وشمالها مع الحجاج المصريين ، وكان مالوكا تحمل الميرى

نفقات الفقراء المسافرين بمعية المحمل ، مثلما كانت تشحن السفن بالغلل وغيرها لزوم الرحلة المقدسة (٢١٠) .

وقد جاء فى بعض الوثائق أنه مما كان يتم نقله ، الكسوة الشريفة ، التى كان يتم شغلها (حياكتها وتصنيعها) فى مصر كل عامين بمعرفة السيد موسى حسن العقاد ، وفى أمر كريم بتاريخ ٢٧ ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ بارة قرش كيسة

(نوفمبر ١٨٦٠) فقد كانت تكلفتها آنئذ نحو ٣٤ ٥٠ ٨٢٣ (٢١١) ، وكانت تخصص لنقلها إحدى السفن المزخرفة . وكانت غالباً البخارية « نيجد » ولكن كانت ترافقها بعض سفن أخرى لأنه كانت توجد مهمات أخرى ذات أوزان كبيرة ، فقد ذكرت وثيقة مؤرخة فى ٢٤ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ (٤ يونية ١٨٦١) أن أوزان المهمات التى تضمنها ركب المحمل قد بلغت ٢٣٤٥٦ قنطاراً عبارة عن ٣٥٠٠ كساوى ، ١٠٠٠٠ خيم ، ١٠٠٠ قرب سفاوى (*) ، ١٩٣٦ مدفع بالآلة ، ٢٥٣٤ أصناف جبخانه ، ٣٥٥٢ كسوة الكعبة ، ٨٣٣ اجزاخانة ، ١٠٠ كسوة المحمل ، بالإضافة الى ذلك ٤٨٦٣٤٥ مثقال تشتمل (**) ٧٧٧٩٥ عيش ٩٧٥٥٥ برق ترتر ، — ر٤٧٤٧ قصب (مقصب) ، ١٦١٨٧٥ فضة ، — ٥٧٠٥٠ قصب (مقصب) لزوم البيرى ، ٢١٦٤٨ ثمن الكسوة (٢١٢) .

وقد سبق الإشارة الى أن وكيل البحرية التجارية المصرية فى جدة كان يحاول علماً بخط سير المحمل (٢١٣) وكان يقوم باتخاذ الاجراءات

(٢١٠) دار الوثائق القومية (خدمات — مجيدية) : سجل م/١/١ ، رقم ٥٢ بتاريخ ٧ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (مايو ١٨٦١) ، من توكيل السويس الى المدير بمصر ، ص : ٥٠ .

(٢١١) — (ديوان عمية) : دفتر ١٨٩٤ اوامر ، رقم ١٩ بتاريخ ٢٧ ربيع الثانى ١٢٧٧ هـ (نوفمبر ١٨٦٠) أمر كريم الى محافظ مصر ، ص : ٤٤ ، — رقم ٢٥ بتاريخ ٢٨ جمادى أول ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) أمر كريم الى محافظ مصر ، ص : ٥٥ .

(*) مستوعات يدوية من جلود الحيوانات وخاصة الفم واللحان تستخدم لنقل المياه .

(* *) المثقال والدرهم من الأوزان وقيل بأن أولهما من السوليدوس البيزنطى وثانيهما من الدراخمة اليونانية ونسبة المثقال الى الدرهم ١٠ : ٧ شرعياً ، أما عملياً ففى ٣ : ٢ ، وفى مصر كان وزن المثقال القليل ٢٤ قيراطاً — وكل قيراط ١٦٥ جرام — = ٤٦٨٠ كجم .

— فالترهنتس : مرجع سابق ، ص — ص : ٩ — ١٢ .

(٢١٢) دار الوثائق القومية (خدمات — مجيدية) : سجل م/٣/٤ ، رقم ٤٥ بتاريخ ٢٤ هـ (ذى القعدة) ١٢٧٧ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى توكيل جدة ، ص : ٤٤ ، ٤٥ .

(٢١٣) — : سجل م/٣/١ ، رقم ٤٩٨ بتاريخ غاية ص (صفر) ١٢٧٧ هـ (سبتمبر ١٨٦٠) من مدير المجيدية الى محافظ ينبع ، ص : ٢٠٧ .

التي تحقق راحة الحجاج ، مثلما كان همزة الوصل بين السفن ووكيل
الأشغال المصرية في جثة .

وفي هذا المجال نجد من الضروري الإشارة الى أنه في أعقاب عودة
الحجاج كان يحدث زحام شديد في الموانئ المصرية ، وكان هذا يؤدي
لبعض الارتباك للسلطات المحلية ، الأمر الذي جعل البحرية التجارية
المصرية تقوم بتسيير بعض سفنها الى موانئ لم تكن تمر بها من قبل
لنقلهم وتخفيف هذا الازدحام بناء على اقتراحات الادارة أحيانا ، وبناء
على الأوامر الخديوية في أحيان أخرى ، من ذلك صدور الأمر الكريم بتاريخ
١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ (٢٠ سبتمبر ١٨٦٦) بتوجه الباخرة سمندود
الى طنجة لنقل الحجاج الى هناك (٢١٤) .

ولما كانت تنتشر بعض الأوبئة التي تهدد الحالة الصحية من جراء
طيلة الزحام والاقامة ، لذلك قامت الحكومة باستئجار سفن من مصلحة
وابورات البوستة الخديوية في مارس ١٨٧٥ لنقل الحجاج المزدحمين في
بورسعيد الى بلادهم (٢١٥) ، وفي بعض الأحيان ، قامت المصلحة
باستئجار سفينة انجليزية لنقل ستمائة حاج الى طرابلس الغرب ، وسفينة
ارمنية لنقل أربع مائة وخمسين حاجا الى مراكش ، ثم وابور ثالث انجليزي
لنقل آخرين (٢١٦) .

لقد كان المحمل فرصة لتجميع وفود الحجاج المارين بمصر ، ومن مصر
كان تفضيلهم الانتقال الى الأماكن المقدسة بالسفن المصرية ، ومن ثم بعد
عودتهم كانوا يرون أن البحرية التجارية المصرية بسفنها وادارتها مسئولة
عن نقلهم . ويثقون في أنها ستعمل على راحتهم ، وقد كانت مثل هذه المشاعر
مميزة لسلوكيات تلك الفترة ، وقد سبق الإشارة لذلك من خلال مخطوطات
بعضهم ، ولذلك ازاء خصوصية هذه العلاقة كانت ترى البحرية التجارية
أنها مسئولة عن راحتهم وتوصيلهم الى بلادهم ، ويرجع أن مثل هذا
السلوك كان باعثا على زيادة اقبال الحجاج على استخدام السفن المصرية .

— الركاب :

ننتقل بعد ذلك الى مسألة نقل الركاب من طرف الميرى ، وهذه
حسبنا أشير فقه كانت بعض نماذجها لظروف انسانية أمثال فقراء الحجاج

(٢١٤) — (ديوان عمية) : دفتر ١٩١٩ ، رقم ٩ . بتاريخ ١٩ جمادى أول ١٢٨٣ هـ
(سبتمبر ١٨٦٦) أمر كريم الى ديوان الداخلية ، ص : ٢٠ .
(٢١٥) الوقائع المصرية : المجلد ٥٩٩ بتاريخ ٢٠ سبتمبر ١٢٩٢ هـ / ٢٨ مارس ١٨٧٥ .
(٢١٦) — : المجلد ٦٠٠ بتاريخ ٢٧ صفر ١٢٩٢ هـ / ٤ أبريل ١٨٧٥ .

وكان يتحمل الميرى أجرتهم كاملة أحيانا ، وتحصل نصف الأجرة ويتحمل الميرى النصف المتبقى فى أحيان أخرى (٩) ، ويتم سدأدها من المألية بعد ذلك ، وفى حالة صدور تأشيرة خديوية تنفذ كأمر صادر بالمجانبة وهى فى حالات قليلة .

وبعيدا عن هؤلاء فقد كانت توصية الميرى بالنقل ، أو تخصيص احدى السفن لنقل كبار الضيوف ، فقد كان ذلك يتم لتوطيد علاقات سياسية أو اجتماعية وكانت السفن المصرية أدوات - هامة لبلورة صورة امكانات وكرم الحكومة - اذ كان مطلوبا منها توفير كل ما من شأنه توفير سبيل الراحة ، بالإضافة الى هذه المهام فقد كانت هناك السفن المخصصة لنقل أفراد العائلة الخديوية أو احدى كبار رجال الدولة ، وفى إشارات سريعة نعرض لبعض هذه النماذج .

تبعا لتطور امكانات البحرية التجارية المصرية ، فان الشركة المجيدية لم تكن تمتلك ما وجد بعد ذلك فى الشركة العزيرية ، فبينما كان يتم فى المجيدية تخصيص درجة بأكملها دون بقية السفينة التى يمكن شغلها بأخرين ، كانت العزيرية تخصص سفينة بأكملها ، وتبدا بسفريات الخديوى وعائلته ونستهلها برحلة محمد سعيد باشا للأقطار الحجازية ومعه الحريم ومن فى الدائرة ، وذلك فى موسم حج ١٢٧٥ هـ (يونية / يولية ١٨٥٩) باستخدامه سفن الشركة المجيدية ، والأرجح أن تكون هذه الرحلة هى بداية التحول الحقيقى لموكب الحج الى البحر بدلا من البر ، وقد بلغت أجرة استخدامه سفن المجيدية ١١٨٥٢٢٣ قرش و٣٣ بارة ، وقد اقتضرت مهام السفن على توصيله واعادته دون انتظار بالموانى ، ولأن عدد السفن ذاتها كان ضئيلا فهو أربع سفن للشركة فى البحر الأحمر ، وقد استقل الباشا السفينة « نجس » وجهاز له ركن خاص لم يكن أصلا فى تصميم السفينة وأسمته الوثيقة « كشك » ثم فكك بعد أن أوصل الباشا الى جدة وترك فى السويس ثم أعيد تركيبه ثانية عند عودته من ينبع (٢١٧) ، ومن المفارقات أن هذه التكاليف لم يتم

(*) فى ٢٣ شوال ١٢٩٦ هـ / ١٩ أكتوبر ١٨٧٩ صدق مجلس النظار على افادة رئاسة عموم مجلس الصحة لنظارة الداخلية بمنع سفر الحجاج الفقراء من السويس للأقطار الحجازية بالنظر لعدم ثلوثهم وللظلم الذى يخشى منها حدوث الأمراض .
- ليلى جلال : مرجع سابق ، ج ٢ ، الإسكندرية ١٨٩١ ، ص : ٣٥٧ .
(٢١٧) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : مطبعة ٢٣ مية تركى ، ترجمة للكاتبه رقم ٢٤٣ بتاريخ ٢٣ ذى الحجة ١٢٧٥ هـ (يولية ١٨٥٩) من محمد أمين لطفى ككتبا ول النعم الى صاحب السعادة .

- (خدمات - مجيدية) : سجل م/٣/٦ رقم ٥٢٨ بتاريخ ١٤ محرم ١٢٧٨ هـ (يولية ١٨٦١) من المدير الى ناطر الجهادية ، ص : ٢٩١ - رقم ٢٤ بتاريخ ٢١ ر (ربيع ثانى) ١٢٧٨ (أكتوبر ١٨٦١) من مدير للمجيدية الى يعقوب أندى ، ص : ٢٣٥ .

سدادهما الا بعد تصفية المجيدية ، وذلك عنلما وافق اسماعيل باشا على صرفها من ديوان المالية اثناء فترة نيابته بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٧٨ هـ (١٨ أبريل ١٨٦٢) (٢١٨) .

وعلى الرغم من قدسية هذه الرحلة دينيا ، الا أن توقيت هذه الزيارة كان ذا علاقة بالظروف السياسية التي كانت تمر بها مصر من جراء تزايد الأزمة بينه وبين الباب العالي وانجلترا والتي كانت تهدد بعزله ، ومن ثم أثر اللجوء الى الأماكن المقدسة التماسا للسكينة الروحية ، والا لماذا ام نتم هذه الرحلة المقدسة قبل ذلك ، بدلا من تركه شريف باشا ناظر خارجيته يحاول معالجة الموقف ! (٢١٩) .

ولعل هذه الاشارات توضح أسباب هامة فى خسائر المجيدية وتراكم الديون وعدم وجود سيولة نقدية لدفع المرتبات الأمر الذى أهاج عاملينا أو جعل بعضهم يفر من العمل بالسفن حسبما أشرنا لذلك فى ادارة السفن وشئون الأفراد .

وعلى العكس من ذلك فقد قام اسماعيل باشا بإنشاء سفن خاصة بتنقلاته من أمهما « مصر والمحروسة » وكان يطلق عليها الخاصة الخديوية ، بينما كان يستخدم السفن التجارية فى انتقالات حاشيته أو ضيقه ، فقد سافرت الباكسة « الغربية » الى الأستانة وهى تحمل خدم الحريم لتهيئة سراى ميركون فى مايو ١٨٧٢ (٢٢٠) ، وذلك قبل سفر الخديوى إليها ، وهى الزيارة التى بدأت فى الاسبوع الثالث من يونية ١٨٧٢ وزار فيها السلطان ووزراء الباب العالي والسلطانة الوالدة ، واغتتم فرصة الاحتفال بتبوء السلطان عبد العزيز عرش الخلافة وأقام فى سرايته هذه حفلا ووليمة خاصة للسلطان قسم له فيها الهدايا ، ثم عاد من الأستانة فى ٤ أغسطس ١٨٧٢ ، بعد أن كللت جهوده فى كسب الرضا السلطانى ، وأعقب ذلك صدور فرمان ١٠ سبتمبر ١٨٧٢ الذى ألغى فرمان ١٨٦٩

(٢١٨) - سجل م/٤/٦ رقم ١٢٤ بتاريخ ١٤ جا (جمادى ثانى) ١٢٧٨ هـ (ديسمبر ١٨٦١) من المدير الى اللجنة السنوية ببيان المطلوب للمجيدية . عن سفريه ول
التم ، ص : ٢ .

- (ديوان عمية) : دفتر ١٦٧٣ صادر عمية ، رقم ٣٣٥ بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٧٨ هـ (٨ أبريل ١٨٦٢) من اللجنة اسماعيل باشا الى نظارة المالية بالمراقة على صرف مطلوب المجيدية أجرة سفر الوابورات بالجانب الدلوى ومن معه للاقطار الحجازية ، ص : ١٣٥ .

(٢١٩) - عبد العزيز محمد الضناوى : قناة السويس ٠٠ ج ، ص - ص : ٢٨٢ - ٣٠٠ .

(٢٢٠) : الجرائد : العدد ٥٨٧ بتاريخ الاربعاء ربيع الأول ١٢٨٦ هـ/ ٢٩ مايو ١٨٧٢ .

وأكد للخديوي من جديد المزايما التي سبق حصوله عليها قبل ذلك ، والحق به صدور خط شريف يوضح مزايما الفرمان في الخامس والعشرين من الشهر ذاته (٢٢١) .

وفي هذا المجال تجدر الإشارة الى أن السفن التجارية المصرية كانت ترسل أعدادا منها للمشاركة في الاحتفالات السلطانية ، وذلك على نفقة الحكومة ولعلها كانت ضمن الوسائل أو الأساليب التي استعملها اسماعيل باشا لكسب الرضا العثماني وتحقيق أغراضه ، وقد سبق الإشارة الى شيء من هذا القبيل في توكيل الاستانة ، ونضيف الى ذلك ما حدث إبان الاحتفالات العثمانية بعيد جلوس السلطان عام ١٨٧٤ ، حيث تم ارسال البخارية « الفيوم » إحدى سفن مصلحة وابورات البوستة الخديوية ، بعد أن تم تزيينها واستقلتها « توحيدية خانم (هانم) أفندي » وظلت هذه السفينة بالاستانة للمشاركة في تلك الاحتفالات ، وقد استغرقت هذه المأمورية ٥٦ يوما ، كما سافرت في الرحلة ذاتها البخارية « البحيرة » وهي تحمل أدوات الجبخانه والشنكات اللازمة للمهرجان السلطاني واستغرقت رحلتها ثلاثة أيام ، بالإضافة الى ذلك السفينة شبين ، وذلك لنقل مأمور المطابخ ولوازمه واستغرقت رحلتها ثلاثة أيام أيضا وبلغت الأجرة الاجمالية بارة قرش كيسة

١٩ ١٠٧ ١٦٢٨ (٢٢٢) .

وعلى صعيد العلاقة المصرية العثمانية ذاتها ، كان دور السفن التجارية في نقل كبار رجال السلطنة على نفقة الحكومة ، وكانت هذه اوضح ما تكون في عهد اسماعيل باشا تبعا لتطور العلاقات السياسية والمصالح ، من ذلك تخصيص السفينة « طنطا » من مصلحة وابورات الخديوية لسفيرة « مصطفى بك ياوران الحضرة الشاهانية » من الاسكندرية الى الاستانة بتاريخ ٢٦ رجب ١٢٨٩ هـ (٣٠ سبتمبر ١٨٧٢) ، بارة قرش

وقد بلغ صافي الأجرة المطلوبة ٦ ٧٢١٩٤٥ (٢٢٣) ، كذلك خصصت لسفيرة وانتقالات والى اليمن من والى السويس والحديدة البخارة « طنطا » من الفترة من « ٢٦ برمودة - ٧ بشنس ١٥٩١ » (٣ - ٤ مايو ١٨٧٥) وكان اجمال المطلوب لمصلحة وابورات البوستة الخديوية عن ذلك بارة قرش كيسة

٢٠ ٨١ ٣٠٢ ، بما فيها الماكولات والمشروبات وغيرها (٢٢٤) .

(٢٢١) د. أحمد عبد الرحيم : علاقات مصر بتركيا ، ص - ص : ١٧٢ - ١٧٥ .

(٢٢٢) للمزيد : أمين سامي : مرجع سابق ، ص ٢ ، من ج ٣ : ص : ١١٨٤ .

(٢٢٣) نفسه ، ص : ١٠٥١ .

(٢٢٤) نفسه ، ص : ١٢٣٦ .

ولا شك فقد كان توطيد العلاقة بهذا الوالي العثماني لا تقل أهمية عن الباب العالي ، وزاد من خصوصيتها أنها كانت تعاصر فترة مد النفوذ والتوسعات المصرية في السواحل الأفريقية وإلى الجنوب من اليمن كانت عدن حيث المراقبة الإنجليزية الحذرة للنشاط المصري ، ونشير في هذا المجال إلى أن الضابط « وود Wood » كتب من عدن إلى السير هنري اليوث سفير إنجلترا في الأستانة بتاريخ ٦ أغسطس ١٨٧٥ يخبره بأن التنازل عن ميناء زيلع والاستيلاء على بربرة يجعلان ساحل البحر الأحمر الغربي كله في قبضة مصر ، كما أنه كان قد أشيع في تلك الفترة عن سعي الخديوى للحصول على إدارة شؤون اليمن (٢٢٥) .

وعامة فمهما كانت الدوافع ، أو دعوى الكرم الخديوى أو ما قامت به السفن التجارية ، أو ما عاد عليها من تولونات التشغيل ، فإن أرقام المبالغ السابقة في هذه الأمثلة فقط قد زادت عن ١٦٨٧١٣٣ قرشا وهذا لا شك كان يمثل اتفاقا كبيرا بالنسبة للخديوية المصرية التي كانت تعاني أصلا من الديون ، ناهيك عن بقية المهام والأمور الأخرى ، إذ كانت هناك انتقالات خاصة بإبراهيم بك كتنخل الخديوى في الأستانة (٢٢٦) وكذلك أنجال الخديوى اسماعيل « حسن باشا وحسين باشا » ، وقد جاءت اشارات إلى سفر نجلة « حسن باشا » في السفينة « الغيوم » إلى تريسنا في مايو ١٨٧٦ ، مثلما كانت رحلته من قبل في الباخرة « الغريبة » إلى الأستانة في يونيو ١٨٧٣ ، وكذلك سفر « أحمد طلعت باشا كاتب الديوان الخديوى » لمصاحبة عائلة المرحوم مصطفى فاضل باشا أخو الخديوى من وإلى الاسكندرية والأستانة خلال شهرى يناير وفبراير ١٨٧٦ (٢٢٧) .

وقد اتسعت مسألة انتقال كبار الضيوف على نفقة الحكومة ، وكان ممن شملتهم في عهد محمد سعيد باشا الشريف عبد الله وإلى الحجاز الذى أقام في مصر فترة من الوقت (من عشرة إلى عشرين يوما) ثم سافر بالباخرة قبارى أواخر صفر ١٢٧٥ هـ (سبتمبر ١٨٥٨) (٢٢٨) ، وقد

(٢٢٥) د. لاروق أباطة : مرجع سابق ، ص ، ص : ٤٢١ ، ٤٣٥ .

(٢٢٦) الوقائع المصرية : الممد ٥٣٦ بتاريخ ٢٠ شوال ١٢٩٠ هـ / ديسمبر ١٨٧٣ .
(٢٢٧) للمزيد : راجع : الوقائع المصرية : الأعداد ٥١٤ بتاريخ ٦ جمادى الأولى ١٢٩٠ هـ / يولية ١٨٧٣ . - ٦٤٠ بتاريخ ٢٠ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ / ١٦ يناير ١٨٧٦ ، - ٦٤٣ بتاريخ ١١ محرم ١٢٩٣ هـ / ٦ فبراير ١٨٧٦ ، - ٦٥٨ بتاريخ ٢٤ ربيع الثانى ١٢٩٣ هـ / ١٨ مايو ١٨٧٦ ، - ٦٥٩ بتاريخ ٥ جمادى الأولى ١٢٩٣ هـ / ٢٨ مايو ١٨٧٦ .
(٢٢٨) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : مطبعة ٢١ مية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٩٠ بتاريخ ١١ صفر ١٢٧٥ هـ (٢١ سبتمبر ١٨٩٨) من اسماعيل عاصم ناهر ديوان الداخلية إلى صاحب المزة الأندى بلمية .

تكررت زيارته في رمضان ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) وسافر بالباخرة جدة ، وقد أشير له بشريف مكة ، ولكن لم تخصص سفينة بأكملها وانما درجة كاملة متميزة (٢٢٩) .

كما جاء أيضا ذكر عزت باشا وإلى جده ، الذي خصصت لانتقاله السفينة قبارى ، بناء على أمر محمد سعيد باشا لمصلحة الواپورات الميرية (٢٣٠) ، وكذلك شيخ الحرم النبوى «زبور باشا» منتصف ١٢٧٨ هـ (يناير/فبراير ١٨٦٢) ، وقد خصصت له الباخرة « حجاز » لنقله من السويس إلى جده ، وحسبما جاء بالوثائق فقد كان برفقته « عياله » عائلته ومشحون بالسفينة ١٢٠٠ أردب غلال « ذخاير (مؤونة) ميرية برسم شون ينبع » (٢٣١) ، ولعل هذا يكشف عن عمق العلاقة بين مصر والحجاز ودور السفن في النقل البحرى بينهما .

ويبدو أن مسألة تخصيص سفينة بأكملها لم تكن تتبع مع الشركة المجيدية وانما كانت تتبع فى المصلحة الميرية بعد تصفية الشركة وبعد أن أصبحت السفن بأكملها مملوكة للميرى .

بالإضافة إلى ماسبق ، جاءت اشارات لسفر على ياور باشا وإلى اليمن من السويس إلى جدة بالباخرة « نجد » فى جمادى الأولى ١٢٧٩ هـ (نوفمبر ١٨٦٢) ، وقد كان برفقته ٤٢ فردا بياناتهم ١١ بالدرجة الأولى (الباشا ونجله وحريمه) ، ١٧ بالدرجة الثانية كتخذل سعادته ومعاونوه ، ١٤ بالدرجة الثالثة أتباعهم من حريم وغيره (٢٣٢) ، وكما هو واضح فإن المكانة السياسية والوظيفية والاجتماعية كانت تحدد الدرجة التى يتم النزول بها .

وفى عهد اسماعيل باشا تجىء الاشارات العديدة إلى ملك زنجبار وسلطان وأمراء دارفور وآخرين فى نفس الاطار الجغرافى ، ولعل هذه الزيارات كانت تعكس التقارب السياسى بين مصر وتلك المناطق . والسعى

-
- (٢٢٩) - (خضعات - مجيدية) : سجل م/١/٣ ، بتاريخ ١٠ ن (رمضان) ١٢٧٧ هـ (مارس ١٨٦١) من مدير المجيدية إلى وكيلها بجدة ، ص : ٩٩ .
(٢٣٠) - : سجل م/١/٦ ، بتاريخ ١٦ جمادى أول ١٢٧٩ هـ (نوفمبر ١٨٦٢) من مدير الواپورات الميرية إلى ناظر ديوان المالية ، ص : ٥٩ .
(٢٣١) - : سجل م/١/٦ ، رقم ٢٥٩ بتاريخ ٢٢ رجب ١٢٧٨ هـ (يناير ١٨٦٢) من المدير إلى سعادة خليل باشا محافظ ينبع ، ص : ٦٥ .
- رقم ٣٠٠ بتاريخ ١٤ شعبان ١٢٧٨ هـ (فبراير ١٨٦٢) من المدير إلى خليل باشا محافظ ينبع ، ص : ٨٠ .
(٢٣٢) - : سجل م/١/٦ ، بتاريخ ١٢ جمادى الأول ١٢٧٩ هـ (نوفمبر ١٨٦٣) من مدير الواپورات الميرية إلى يعقوب أفندى وكيل الواپورات بالسويس ، ص : ١٧٢ .

الى تدعيمها في مواجهة الاطماع الأجنبية ، وسعيا لتوطيد النفوذ المصري هناك ، ومن بين هذه الاشارات ما تقاضته مصلحة واپورات البوستة الخديوية اجرا للسفينة المنصورة التي كانت مخصصة لنقل ملك زنجبار في جبادى أول ١٢٩٣ هـ (مايو/يونية ١٨٧٦) وكانت قيمته بارة قبرش .

١٠ ١٨١١٩٨ (٢٣٣) ، وقد تكررت زياراته بعد ذلك .

أما دارفور فنن بين الأسماء التي جاءت منها الى مصر في ضيافة الخديوى ، الأمير حسب الله عم سلطان دارفور ، ومن الاشارات الأخرى تعيين الباخرة « دنوق » لاحضار كل من « محمد فضل ابن السلطان المتوفى ابراهيم أمير دارفور » وعمه ومعها ٣٨٠ من أتباعها ، وذلك فى مارس ١٨٧٥ (٢٣٤) ، وقد تكررت هذه الزيارات فيما بعد .

ويبدو أنه نتيجة زيادة هذه الانفاقات مع تفاقم سوء الحالة المالية ، أعيد النظر فى نظام تشغيل السفن التجارية لحساب الميرى ، حيث أصدر اسماعيل باشا أمرا الى المالية فى ٢٩ ش (شعبان) ١٢٩٢ هـ (٣٠ سبتمبر ١٨٧٥) فى أعقاب طلب مصلحة واپورات البوستة الخديوية من ديوان المالية سداد مبلغ « ١٨٤٤ كيسنة وكسور » قيمة اجرة ومصاريف إدارة الباخرة الفيوم عن انتقالات ابراهيم باشا الكتخدا من « ٦ مسرة ١٥٩٠ - ٢ هاتور ١٥٩١ » (١١ أغسطس - ١٠ نوفمبر ١٨٧٤) بواقع يومى سبع عشرة كيسنة وكسور أى أكثر من ٨٥٠٠ قرش يوميا ، وأكثر من ٩٢٢٠ جنيتها بصفة اجمالية ، وهى تكلفة كبيرة كما قلنا .

لذلك صدر الأمر المشار اليه ينص على أن مهام هذا التشغيل يجب أن تكون جندفد نوعين : الأول سفن تتوجه فى مأمورية وتعود منها بدون انتظار ، وهذه تتم محاسبتها حسب جداول اليومية السابق ذكرها ، - الثانى : السفن التى تعين فى مأمورية وتقيم فى فترات انتظار مثل حالة الباخرة الفيوم ، فما تتم به المحاسبة انما يكون فقط للماهيات وما يتصل بها بالاضافة الى صرف الفحم والزيت والشحم وباقي الأدوات مع احتساب نسبة لاستهلاك آلات السفينة والاضلاجات علاوة على نسبة للمصروفات الادارية (٢٣٥) . ولذلك كانت تخصص السفن بعد ذلك للانتقالات دون انتظار ، وهو ما كان يتم فى حالة سفر حكمدار السودان بين السودان ومصر ، بالاضافة الى النوعيات الأخرى من كبار المسئولين .

(٢٣٢) أمين سلمى : مرتبج سابق ، مج ٢ من ٢٤ ، ص : ١٣٦٤ ، ١٣٦٥ .

(٢٣٤) الوقائع المصرية : العدد ٥٩٩ بتاريخ ٢٠ صفر ١٢٩٢ هـ/ ٢٨ مارس ١٨٧٥ .

(٢٣٥) أمين سلمى : المرجع السابق ، مج ٢ من ٢٤ ، ص : ١٣٦٢ .

ـ مهام اخرى :

وكان من أهمها تخصيص سفن تجارية لنقل مشحونات من وإلى الخارج أو توجيهها في مهام حكومية لأمور أخرى ، فمن أمثلة الحالة الأولى ما كان يتم إرساله في سفن مخصوصة باليومية إلى القلاع الحجازية وشون مكة وينبع ، من غلال ودقيق وما إلى ذلك ، والأمثلة وإشارات الوثائق كثيرة في هذا المجال ، وإذا كان الإطار الديني قد أمل وجود هذه العلاقة ، فإن الإطار السياسي كان هو الآخر يمل التزام الحكومة المصرية أمام السلطان العثماني بإرسال تلك الأشياء إلى الأماكن المقدسة .

ونشير في هذا المجال إلى التولونات التي كان يتم محاسبة السفن على أساسها ، فقد كان ذلك في عهد الشركة المحيدية بواقع ٢٠ - ٢٥ قرشا للأردب من السويس إلى الأراضي الحجازية بما فيها أجره الفسخ والتفريغ (٢٣٦) ، وكان مسموحا بنسبة عجز في حمولات السفن تصل إلى ٣٪ بكل أردب تخصص على المبرى ، وقد أشارت إحدى وثائق المعية في أعقاب غرق الحبوب التي كانت مرسلة إلى الحجاز ، إلى أن مسألة دفع السفينة تعويضا كان يتم بالنسبة لما كان يرسل للجند العثمانية والقلاع هناك ، أما بالنسبة للمصدقات فلم تكن تقبل الحكومة عنها تعويضات لأن ذويها لم يكونوا يقبلون أثمانها ، ولذلك كانت تتجمل الحكومة هذا الأمر ، وحسبما نوهت الوثيقة إلى « أن هذا المبدأ وإن كان مخالفا لما تقضى به الأصول التجارية عن عدم مسئولية المصدر عن المواد التي تصاب بال تلف أو بالفرق بتقدير الله ـ وإن هذا المبدأ صحيح » فإن هذه الحالة استثنائية تتحملها الحكومة (٢٣٧) .

وقد كانت تولونات النقل في سفن مصبلحة وإبورات البوستان الخديوية بالنسبة للقمح والشعير من السويس إلى جدة بواقع الأردب ٢٠ قرشا ، وإلى ينبع ١٦ قرشا ، بينما كان تولون قنطار الحصى إلى جدة ١٠ قروش وإلى ينبع ٧ قروش و ٢٠ بارة ، أما الأشخاص المرسلون من الإوقاف في مصر فكانت أجره الفرد ٢١٠ قروش إلى جدة ، ١٥٠ قرشا إلى ينبع (٢٣٨) ، وقد كان يتم النقل قبل تبشير وانتظام السفن البخارية في

(٢٣٦) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٨٩٤ إوامر ، رقم ٣٧ بتاريخ ٤ جمادى آخر ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) أمر كريم إلى نظارة المالية ، ص : ٥٩ .
(٢٣٧) - مطبعة ٢٢ معية تركي ، ترجمة وثيقة رقم ٤٠٢ بتاريخ ٧ جمادى الآخرة ١٢٧٥ هـ (١٣ يناير ١٨٥٨) من محمود نامي لظفر نالاية إلى المعية .
(٢٣٨) دار الوثائق القومية (خدمات - منطقة الوايوارات) : سجل ٢٨٩٤/١ ج ٣ رقم ١٢١٧ في ١٤ ش (شعبان) ١٢٩٥ هـ (أغسطس ١٨٧٨) من حوكمة الشرايين إلى مدير الصوم ، ص : ٣٥ .

سفن شراعية وسواعى وما الى ذلك ، وتتاخر كثيرا ، ولذلك ليس أدل على ما قامت به السفن البخارية من دور في هذا الشأن ما جاء فى مكتبة « السيد الطاهر أفندى المشاط نجل السيد أحمد أفند المشاط » ونشرتة الوقائع المصرية بأن « جميع أهل الأقطار الحجازية شاكرون لفضل الحضرة الخديوية وداعون بطول بقائها لما شملت بكمارها الوفية هذه الأقطار ، فانها أمرت بأن الجيوب المخصصة من مصر .. يكون ارسالها فى البواخر الخديوية بعد أن كانت ترسل فى السواعى ولا تصل الا بشق الأنفس .. » (٢٣٩) .

وفى نفس الاطار ، فانه حين عانت جزيرة طاشيوز من ضعف محصولاتها الزراعية ، الأمر الذى كان يهددها بحدوث مجاعة حسب تعبير مديرها الوارد فى الوقائع بتاريخ ١٢ ديسمبر ١٨٧٤ ، فقد قام الخديوى باصدار أوامر تجهيز سفن لنقل القمح إلى أردب غلال كإعانة أرسلت فورا (٢٤٠) .

وعلى العكس من ذلك فقد كانت السفن تنقل أيضا ما يتصل بالزينة والرفاهية من الخديوى الى السلطان العثماني ، وعلى الرغم من وجود اشارات لنقل سفن الخاصة الخديوية هذه الأشياء وخاصة « مصر » فقد شاركت بعض السفن الحربية وحسبما جاء فى « الجوائب » يناير ١٨٧٢ ، فقد أبحرت الفرقاطة « القريية » مشحونة بالحيوانات الإفريقية هدية للسلطان (٢٤١) ، وحسبنا أننا أشرنا قبل ذلك لمشاركة البواخر التجارية فى نقل الزينات وحضور الاحتفالات السلطانية .

أما بالنسبة لاحتياجات الحكومة من الخارج فهذه كانت من أساسيات عمل السفن التجارية طالما كان ذلك لا يتطلب تخصيص سفينة بأكملها ، فكان يتم نقل احتياجات الميرى فى رحلاتها العادية ، وفى بعض الأحيان كانت تخصص سفينة أو سفن لاحتضار مشحونات من موانئ لا تمر بها ، وقد حدث ذلك بدرجات متفاوتة ، ولكنه كان نظاما متبهما عند الشركة المحيدية التى بطالع فى وثائقها المبكرة مثلا ارسال البواخر « النيل » الى برشلونة لاحتضار بقال منها (٢٤٢) .

(٢٣٩) الوقائع المصرية : المجلد ٧٤٤ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٩٥ هـ / ٢٠ يناير ١٨٧٨ .

(٢٤٠) - : المجلد ٨٨٥ بتاريخ ٤ شوال ١٢٩١ هـ / ١٢ ديسمبر ١٨٧٤ .

(٢٤١) الجوائب : المجلد ٥٧٠ بتاريخ ٢٠ شوال ١٢٩٨ هـ / ٣١ يناير ١٨٧٢ .

(٢٤٢) دار الوثائق القومية (ديوان مية) : دفتر ٥٠٢ مية شوال ١٢٧١ هـ - شوال ١٢٧٢ هـ ، أغسطس ١٨٥٥ - يولية ١٨٥٧) ، رقم ٢٤٩١ من مأمور الخارجية الى المية ، ص : ٤١ .

بالإضافة الى ذلك كان دورها هاما في النقل بين مصر والمحطات ، حيث كانت تعنى الحكومة بعملية التطوير الحضارى لتلك المناطق ، وبالتالي فقد كان وجود هذه السفن يكفل نقل ما تريده الحكومة من وإلى تلك المناطق ، وقد قامت الباخرة « مصوع » فى عهد الشركة العزيمية بنقل الآلات والأدوات والمعدات اللازمة لمد خطوط التلغراف فى السودان ، وكان ضمن ما أرسلته الحكومة المصرية ٤٥٠ عامودا من الخشب لتركيبتها كدفعة أولى ، كانت تكفى منتصف الطريق بين سواكن وكسلا ، وقد احتفل بنصب أول عامود للتلغراف فى سواكن يوم الأحد ٢ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ / ٢٠ مارس ١٨٦٥ (٢٤٣) ، وكذلك خصصت بعض سفنها لنقل أدوات خاصة بإنشاء السلك الحديدية فى السودان ، وكانت حمولة السفينة « مسير » مثلا ٤٣٩٠ قطعة خشبية بالإضافة الى صناديق دهانات وما الى ذلك (٢٤٤) .

وبمناسبة ذكر التلغراف فاننا نشير الى أنه قد تم تأجير الباخرة قبارى لشركة التلغراف الانجليزية باليومية ، وذلك لنقل أدوات البرق من خليج السويس الى شندوان والقصير وسواكن ، وكان ذلك فى أواخر عهد سعيد باشا (٢٤٥) ، ويرجع أن تكون هذه المهام ذات علاقة بالترضية السياسية لاجلئنا ، لأن بعض المتعصبين قاموا بمهاجمة وتدمير محطة البرق التي أنشأوها فى القصير فى يونيو ١٨٥٩ ، وقد ترتب على ذلك أن أوصى القنصل البريطانى فى الإسكندرية حكومته بتوجيه نظر قيادة البحرية البريطانية بمراعاة وضع قوة بحرية بريطانية لحماية مصالحهم فى البحر الأحمر (٢٤٦) ، ويرجع أن مسألة تشغيل سفن تجارية مصرية فى نقل المهام الانجليزية كان من عوامل تهدئة أولئك المتعصبين .

(٢٤٣) سعد يدير الحلوى : مرجع سابق ، ص ص : ١٠٣ ، ١٠٤ ، وقد أضاف بان حفرة القرصنة أضرت بالاختساب المصرية ، ومن ثم تم الاستعاضة عنها بالاختساب سودانية بلاوة على اجراء دهانات للمصرية .

(٢٤٤) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة الوابورات) : سجل م/٣/١٦٣ ج ١ ، رقم ٢ بتاريخ ١٢٩٥ هـ (٧ يناير ١٨٧٨) من توكيل سواكن الى مدير السوم بصر ، ص : ٦١ .

(٢٤٥) - (خدمات - مصرية) : سجل م/٣/١٦٣ ، رقم ٤ بتاريخ ٤ ب (وجب) ١٢٧٧ هـ (يناير ١٨٦١) من مدير الميمنية الى حسن قبودان وكيل السويس ، ص : ٦٠ - سجل م/١/١٦٣ رقم ٢٩٣ بتاريخ ١١ ش (شعبان) ١٢٧٨ (فبراير ١٨٦٢) من مدير الوابورات الى ذليل قبودان سواكى وابور قبارى ، ص : ٧٦ - سجل م/٤/١٦٣ رقم ١٥٥ بتاريخ ٢٥ شوال ١٢٧٩ هـ (أبريل ١٨٦٣) من ديوان المالية الى مدير الوابورات المصرية ، ص : ٨ .

(٢٤٦) هـ فاروق اباطة : مرجع سابق ، ص : ٣١٥ .

وتجدر الإشارة الى أنه كانت هناك حركة نشطة لانشاء فنارات
بالبحر الأحمر لأرشاد السفن ، ولكنها كانت تحت اشراف وإدارة الشركة
الشرقية الإنجليزية P & O ، الى أن وضعت تحت إدارة الحكومة المصرية
فى عهد اسماعيل باشا ، ولا شك فقد كانت السفن الانجليزية تبعاً
لأعدادها الكثيرة هى المستفيد الأكبر من هذه الفنارات الخاصة فى عهد
سعيد باشا التى شهدت ضالة عدد السفن التجارية المصرية ، ولكن على
الرغم من ذلك فقد شهد العهد ذاته تخصيص السفينة قبارى للمهندس
الإنجليزى المنوط به المرور للكشف على الفنارات وملاحظتها ، وكانت
أجرته تضاف على الحكومة ، وقد مكث فى إحدى مأمورياته ثلاثة عشر يوماً
خلال عام ١٢٧٧ هـ (١٨٦١/٦٠) ، وبلغت أجرته اليومية ٩٤٢٥
قرشاً (٢٤٧) .

وبعد تمصير إدارتها منذ بدايات ربيع الأول ١٢٨٠ هـ (سبتمبر
١٨٦٣) ، فقد شاركت البحرية التجارية المصرية بدور أكبر فى نقل
أجوات واحتياجات الفنارات ، وبعد أن كانت تشترك سفنها السفينة
الجربية (« الطور » - التى كانت مخصصة للفنارات) انفردت سفن
الشركة المصرية بذلك. منذ ١٦ ربيع الثانى ١٢٨٦ هـ (٢٧ يولية ١٨٦٩)
مقابل إعفاؤها من دفع رسوم الفنارات (٢٤٨) ، وقد شارك قبطانات بعض
سفن هذه الشركة فى معاينة واختيار أماكن الفنارات التى تم انشاؤها فى
مناطق أخرى ، تجاه السواحل الأفريقية بعد ذلك (٢٤٩) .

وقد قامت بإواخر مصلحة وإبورات البوستان الخديوية بدور أكبر
فى تلك المهام اتساقاً مع ظروف الفترة التاريخية بعد افتتاح قناة السويس
وتزايد الحركة الملاحية ، ثم بعد امتداد النفوذ المصرى لمناطق أبعد من
سواكن ومضوع ، الى زيلع وبزبرة ورأس جردقون وغيرها ، ثم بعد امتلاك
مصر فنار زنبوبيا الانجليزى الذى كان فى الميخيل الجنوبى للبحر الأحمر
فى محرم ١٢٨٨ هـ (مارس / أبريل ١٨٧١) وبعد الاعتيان بانفساء الفنارات
والشهبوزات فى مرفئ الموانئ الأخرى التى تبعت مصر (٢٥٠) .

(٢٤٧) دار الوثائق القومية - وثائق - مصرية - سجل - م/٣/٧٠٠ رقم ٤٨
بتاريخ ١٨٠٠ (١٢٧٧ هـ - ١٢٧٧) - ١٨٦١ هـ من ملحق الميخية الى ناظر ديوان
الثانية ، ص ٢٢٣ - ٢٢٧
(٢٤٨) - مصرية - قرار مجلس الإدارة ٦٧ - ١٨٦٩ - سورة قرار قومسيون
القومية المصرية لسنة ٥٩ بتاريخ ١٦ شهر ربيع الآخر ١٢٨٦ هـ (٢٧ يولية ١٨٦٩) .
(٢٤٩) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص ٢٠٢ .
(٢٥٠) راجع ما سبق تناوله فى الفصل الخامس (ظروف قيام النشاط البحرى) .

لذلك كانت توضع سفن مخصوصة لانتقالات ماكيلوب باشا
McKillop مدير عموم الليمانات والفنارات وآخرين تدفع نفقاتها من
ديوان المالية ، وقد تكرر ذلك كثيرا ، على سبيل المثال الباخرة النجيلة
وكانت في احدى مأمورياتها تلك خلال عام ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥) لانتقالات
بارة قرش كيسة

واكيل عموم الليمانات والفنارات ، وبأخ نولونها ٢٠ ٢٦٢ ٢٦٢ (٢٥١)
أى نحو ١٣١٢٦٢ قرشا ، وإشارات لورود الباخرة دسوق التى كان
ينتقل بها ماكيلوب باشا فى محرم ١٢٩٢ هـ /فبراير ١٨٧٦ (٢٥٢) .

ولنا أن نشير فى هذه الخصوصية الى أن مسألة إبحار السفن
التجارية فى مهام الفنارات كانت فى بعض الأحيان ذات أبعاد سياسية ،
من ذلك تعيين الباخرتين دسوق ومصوع فى مأمورية برئاسة ماكيلوب
باشا منذ ٢٢ محرم ١٢٩٢ هـ (أواخر فبراير ١٨٧٥) وإبحرتا من السويس
الى عدن وبربرة ، وعادت السفينة دسوق بعد سبعة أيام بينما ظلت
النصورة مدة المأمورية ثلاثة وخمسين يوما (٢٥٣) ، وعاصرها فى نفس
الوقت إبحار مأمورية ثانية من السويس فى ١٧ فبراير ١٨٧٥ ، وقد
كانت وجهتها رأس جاردفون ، وشاكرت فيها أربع سفن ، اثنتان حربيتان
هما محمد على ولطيف ، واثنتان تجاريتان هما طنطا ودسوق وقد شارك
فى هذه المأمورية شاييه لونج Chailé-Long الأمريكى ، رضوان باشا
حاكم بربرة محمد جمالى باشا ، عبد الرازق نظمى ، حسن واصف ،
حسين فهمى ، السيد عاكف وفرحات منى من المصريين ، وكانت أغراض
هذه المأموريات الظاهرية بحث وتأمين الطرق الملاحية ودراسة مواقع فنارات
وما الى ذلك ، ولكنها أسفرت حقيقة وخاصة فى الثانية عن الوصول الى
مصب نهر جوبا ، وتصحيح خريطة للساحل الصومالى ، ثم الوصول الى
ميناء قسمايو (بورت اسماعيل) ، وقد امتد النفوذ الى هذه المناطق فى
أعقاب تلك المأموريات (٢٥٤) .

اذن مسألة البحث وإنشاء الفنارات كانت حجبا ظاهرية ، اذ سرعان
ما وصلت ماكيلوب باشا تعليمات الخديوى مع شاييه لونج الذى لحق
به بعد عودته من أجازة ، وحسبما يورد الدكتور فاروق أباطة فإنه بعد
وصول مكيلوب الى بربرة اتجهت السفن المصرية صوب رأس حافون

(٢٥١) أمين سامى : مرجع سابق ، مج ٣ من ٣ ، ص : ١٢٤٩ .

(٢٥٢) الرقائع المصرية : العدد ٦٤٤ بتاريخ ١٨ محرم ١٢٩٣ هـ / ١٣ فبراير ١٨٧٦ .

(٢٥٣) المصدر نفسه .

(٢٥٤) دار الوثائق القومية (خدمات - مصلحة وإبورات البوستة) سجل م/٢٩/٣

ج ٣ ، رقم ١٠ بتاريخ ١٣ و (ذى الحجة) ١٢٩٦ هـ (نوفمبر ١٨٧٩) من المالية الى مدير

مصلحة الإبورات ، ص : ٨٦ .

فوصلتها في ٥ أكتوبر ١٨٧٥ ، وتم الاجتماع بزعماء القبائل ودعوتهم للدخول في طاعة الخديوى وقبل شيخ حافون المدعو عثمان محمود ذلك . ثم قامت الحملة باحتلال قسمايو بعد أن طردت منها حامية سلطان زنجبار . وباحتلال قسمايو التي أطلق عليها بورت اسماعيل حققت الحملة التي كانت قد أرسلت من أجلها الى ساحل الصومال (٢٥٥) . وكان الخديوى قد أرسل في نوفمبر ١٨٧٥ السفينة التجارية « المحلة » وكان قائدها يدعى فردريكو Fredrico يحمل تعليمات من الخديوى اسماعيل الى هاكيلوب باشا بضرورة التجول فى الساحل الأفريقى من فرموزا الى بربرة لدراسة موانئ وخليجان هذا الجزء من الساحل ، ومعرفة الأماكن التي يمكن إقامة فنارات بها وإبلاغ الحكومة المصرية عن ذلك (٢٥٦) .

أى أن عوامل التجارة كانت مقدمة للسياسة ، وبمعنى آخر السياسة تتبع الاقتصاد ، وحسبنا أن السفن التجارية قد قامت - إزاء هذه الإشارات - بدور هام سواء فى التهديد والاستطلاع للأماكن التي أنشئت بها فنارات وأقيمت معها ملاحـة تجارية بعد ذلك ، أو فى مشاركتها السفن الحربية القيام بنفس المهام التي استتبعها مد النفوذ السياسى ، ولعل هذه الجهود المصرية كانت تمثل آنئذ مدا يحد من امتداد النفوذ الاستعماري الأوربي .

سابعاً : دور السفن التجارية فى دم الأسطول الحربى :

قبل فى أكثر بحوث البحرية بأن البحرية التجارية أو الاسطول التجارى يشكل عنصراً حيويًا فى مفهوم استراتيجية قوة الدولة ، جنباً الى جنب مع الاسطول الحربى ، وخاصة فى القرن الماضى فى أعقاب استخدام البخار وتحقيق عامل السرعة ، وتبدل أهميته كعنصر حيوى من أنه فى وقت السلم يعمل على تحقيق الأهداف الاقتصادية للدولة . ونقديم الخدمات الحيوية للأسطول الحربى ، نظراً لعامل المرونة فى التحرك للسفن التجارية بين الدول وفى مياهاها الإقليمية عكس السفن الحربية التي لا نتحقق لها مثل هذه المرونة الا فى الظروف الحربية أو الانتقال باتفاقات مسبقة بين الدول ، وفى أوقات الحرب تمثل السفن التجارية عنصر الدعم للأسطول الحربى وذلك بما تقوم به من مهام فى النقل والإمداد.

(٢٥٥) - فريدريك بنولايك : مرجع سابق ، ص - ص : ٦١ - ٦٦ .

- عبد الرحمن زكى : تواج عسكرية وجغرافية فى عصر اسماعيل ، مجلة الجيش المصرى : العدد الثالث ، ذو القعدة ١٣٠٧ هـ / يناير ١٩٢٩ ، ص : ٤٢١ .

- نفسه : الجيش المصرى والاستكشاف فى افريقيا ، المقتطف : الجزء الرابع من المجلد . ٩٢ ، أبريل ١٩٢٨ ، ص - ص : ٣٩٩ - ٤٠٤ .

(٢٥٦) - د. فاروق أباطة : مرجع سابق ، ص : ٤٤٨ ، ٤٤٩ .

والتموين . وخاصة أن القرن التاسع عشر كان يشهد تحول بعض السفن من تجارية الى حربية وبالعكس ، وذلك قبل وجود التخصص والتجهيزات الدقيقة لكل منهما ، أو حسب الاحتياجات ، وقد شهدنا أمثلة لذلك في عهد محمد علي (٢٥٧) .

أما بعد ظهور كل منهما على حدة ، فقد شهدنا في فترة الدراسة نماذج للتعاون فيما بينهما بدءا من استخدام العمالة الحربية من الدونما في السفن التجارية وإجراء التنقلات فيما بينهما ، الى تدريب التلامذة البحرين الذين عملوا فيما بعد في كليهما وغير ذلك ، ونعرض في النقاط التالية أمثلة للدور الذي قامت به السفن التجارية في خدمة ودعم الاسطول الحربي سواء في اوقات السلم والحرب .

أولا : كانت مسألة نقل الركاب من الجهادية أو البحرية (الدونما) تتم بنصف الأجرة تبعا للفرمانات الصادرة بتأسيس مشروعات البحرية التجارية المصرية ، وكان هذا يتبع بالنسبة للقوات المصرية أو العثمانية ، وذلك في حالة الرحلات البحرية العادية ، أى دون تخصيص سفينة باليوميات المتفق عليها مع الميرى (٢٥٨) .

وفي حالات أخرى كان يتم تخصيص سفينة بأكملها ، من ذلك تعيين البخرة « برشيان » - نجد فيما بعد - من سفن المجيدية ، بتاريخ ١٠ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٩ أكتوبر ١٨٥٨) للابحار في مأمورية سفر حافظ خليل فريق البحرية الى مالطة (٢٥٩) .

كذلك قامت السفينة ذاتها في أواخر رجب ١٢٧٧ هـ (فبراير ١٨٦١) بنقل الأورطة المصرية من جدة الى السويس (٢٦٠) .

وتجدر الإشارة الى أن بعض السفن التجارية كانت تقوم بنقل المسجونين لحساب الحكومة في حراسة الجهادية ، من ذلك قدوم السفينة

(٢٥٧) راجع ما سبق تناوله في التمهيد بدءا من ماهية البحرية التجارية .

(٢٥٨) - فرمان المجيدية ، - فرمان الزيرية .

- دار الوثائق القومية (خدمات - مجيدية) : سجل م/٣/٢١ رقم ٧٥ - تاريخ

٧ محرم ١٢٧٧ هـ (يونية ١٨٦٠) من مدير للمجيدية الى فاطم دهبان المالية بطلب سداد

٣٦١٠ فردش نورلون انفار جهادية ، ص : ٢٥٣ .

(٢٥٩) - (ديوان معية) : مطبعة ٢٢ معية تركي ، ترجمة الوثيقة رقم ٧٠ بتاريخ

١٠ ربيع الأول ١٢٧٥ هـ (٢٩ أكتوبر ١٨٥٨) من حافظ خليل فريق البحرية الى المعية .

(٢٦٠) - (خدمات - مجيدية) : سجل م/١/٦ ، رقم ٢٨ بتاريخ ٢٤ ب (رجب) ،

١٢٧٧ هـ (١٨٦١) من مدير للمجيدية الى طاهر قبودان سوارى وابور نجد ، ص : ٣٦ .

وكانت كما على . -

١ بكباشي (مقدم) ، ١ صاغ (رائد) ، ٣ يوزباشي (نقيب) ، ٣ صول (مساعد)

وكانت ، ٣ ملازمين ، ٣٤٤ فرد جهادية ، ١٦ خدم ١٦ حريم ، وكان العلف واللمعات ،

قبارى التابعة للشركة الجعيدية ، من ينبع إلى السويس فى ٨ صفر ١٢٧٥ هـ (١٨ سبتمبر ١٨٥٨) وبها الفريق اسماعيل باشا وستة وثلاثون سجيناً فى حراسة ثمانية عشر جندياً (٢٦١) ، ويرجح أن تكون تلك المهمة قد انتقلت فيما بعد إلى إحدى السفن الحربية ، وذلك لعدم تكرار الإشارة إليها فى مأموريات السفن التجارية ، وكان متبعاً صرف التعيينات من مأكّل ومشرب لهم من السفينة وتعلّى ضمن الأجرة على الميرى مثلاً كان متبعاً تسليم الأسلحة النارية أو الجارحة بإيصالات إلى قائد السفينة ثم ترد عند المفادرة .

ثانياً : فيما يتصل بنقل أمور خاصة ، فقد كان منها احضار أخشاب من سلانيك فى النصف الثانى من ١٣٧١ هـ (١٨٥٥) وذلك للحاجة إليها فى صناعة السفن ، ويرجح أنها كانت خاصة بالتجهيزات لحرب القرم ، لأنه صدرت الأوامر للسفن التجارية المبحرة بوضع مدافع بها خشبية القرصان (٢٦٢) .

كذلك قامت السفينة قبارى بنقل خيول خاصة بخيالة (سلاح الفرسان والفروسية) المعية وذلك فى منتصف جمادى الثانى ١٢٧٧ هـ (ديسمبر ١٨٦٠) من السويس إلى جدة ، وقد تطلب هذا الأمر أعداد صناديق خاصة بمساحة سطح السفينة وذلك لعدم تصميمه من قبل لنقل الحيوانات (٢٦٣) .

وفى ما عدا ذلك فقد كانت هناك مهام نقل الغلال وامتدادات الغذاء الخاصة بأورط والأليات العسكرية المصرية بالقلاع المجازية وغيرها ، وكذلك الأمور الخاصة بالقوات العثمانية فى القلاع ذاتها ، أو تلك التى كانت ترسل إلى اليمن وما إلى ذلك ، وخاصة قبل افتتاح قناة السويس ، حيث كانت السفن البخارية المصرية متفوقة عن العثمانية الشراعية فى البحر

= ٤٣ خيمة للضباط والساكن ، ١٢ زلّط (مجلس) سلاح ، ٨٩ شدّات (شدات) ، ١٧ صندوق جبّانة (ذخيرة) ، ١ برميل فول ، ٢ صندوق لكاتب وصول (مساعد) ، ٤ صندوق وأجزاء (صندوق تفكّجى لصيانة الأسلحة) ، ١ أجرة (مطبخ) .
(٢٦١) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : محطة ٢١ معية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ١٧٥ بتاريخ ٨ صفر ١٢٧٥ هـ (١٨ سبتمبر ١٨٥٨) من اسماعيل حاسم ناهر ديوان الداخلية إلى صاحب المزة الأتلى بالمعية .

(٢٦٢) - : دفتر ٥٠٤ صادر أوامر تركى النصف الثانى من ١٢٧١ هـ ، أمر رقم ٣٤٤ ص ٧ أمر إلى ديوان البحر .

(٢٦٣) - (خدمات - معيية) : مسجل م/١/٨ ، رقم ١٣٤ بتاريخ ١٥ جا (جمادى الثانى) ١٢٧٧ هـ (٣٠ ديسمبر ١٨٦٠) من مدير للجعيدية إلى وكيلها بالسويس ، ص ١٨٣ .

الأحمر (٢٦٤) ، وقد أشارت بعض الوثائق مثلاً الى المستحق لمصلحة الوابورات الميرية في ٢٦ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (يونية ١٨٦٣) مبلغ ١٥٩٩٩٤ قرشا و ٧ بارات مطلوب عن نولون وتعيينات صرفت الى ٩١١ عساكر شاهانية (سلطانية) أحضرت من الحجاز الى السويس ، بالإضافة الى ٣٩٤ أردب غلال أرسلت الى ينبع (٢٦٥) ، وكذلك نولون عساكر شاهانية وتعيينات خاصة بهم مبلغ ١٢١١٢٦ قرش و ٨ بارات لعدد ٥٦٧ سافروا بالسفينة نجد ، ٦٠٥ بالسفينة قبارى فى جمادى الثانى من العام ذاته (٢٦٦) ، بالإضافة الى اشارات أخرى فى نفس الاطار .

وتؤكد هذه الاشارات أن مهام السفن التجارية فى هذه الخصوصية ، كانت تخضع القوات العثمانية مثلما خضعت المصرية ، وكان متبعاً عند اجراء المعاسبة أنه يتم تقديم شهادات المأمورية المعتمدة بالصحة من أعلى رتبة فى المأمورية ، ثم تقدم هذه الشهادات أو ترسل الى ديوان المالية المصرية لتابعة السداد للبحرية المصرية والمعاسبة مع الباب العالي ، أو حسب ما يراه الخديوى .

ثالثاً : بالنسبة للمعارك والارسلات الحربية :

— **حملة المكسيك** : وهى التى أرسلها محمد سعيد باشا للمشاركة مع القوات الفرنسية على أثر محادثة مع الامبراطور نابليون الثالث فى فرنسا ، وقد أبحرت فى ٨ يناير ١٨٦٣ ، وكانت تعتبر زجاً بمصر فى حرب أجنبية لم تكن لها فيها مصلحة ، بل سببت لمصر مشاكل مع السلطان العثماني لارسل هذه القوات بدون استئذانه ، وإن كان قد أبق للسلطان فى ١٦ يناير ١٨٦٣ معتذراً عن ذلك ، إلا أن خليفته اسماعيل باشا لم يعمل على اعادتها بل انه — على حد قول الدكتور الشناوى — أصدر أوامر متلاحقة منذ ٢٧ فبراير ١٨٦٥ الى اسماعيل سليم باشا ناظر الجهادية وجعفر باشا حاكم السودان باعداد وتجهيز فرقة عسكرية تتكون من ألف جندي لتسافر الى المكسيك وتحل بدلا من الفرقة السابقة التى تناقصت أعدادها ، غير أنه حدث تلكؤ أو تباطؤ فى الارسل من السودان بحجة ظهور وباء ،

(٢٦٤) — (ديوان مية) : محظية ٢١ مية تركى ، ترجمة الوثيقة رقم ٧١ بتاريخ ٢١ محرم ١٢٧٥ هـ (سبتمبر ١٨٥٨) من متصرف إيالة اليمن الى الأفندى صاحب السعادة بالمية .

(٢٦٥) — (خدمات — مجدية) : سجل م/٦/٤ ، رقم ٢٠٣ بتاريخ ١٦ ذى الحجة ١٢٧٩ هـ (يونية ١٨٦٣) من ديوان المالية الى مدير الوابورات ، ص : ٢٧ .

(٢٦٦) — : سجل م/١/٦/٥ بتاريخ ١٩ جمادى آخر ١٢٧٩ هـ (ديسمبر ١٨٦٢) من مدير الوابورات لميرية الى ناظر المالية ، ص : ٢١٨ .

الكوليرا ، ولم ترسل الحملة بسبب سحب القوات الفرنسية من المكسيك
وبدأ جلاؤها في ١٣ يناير ١٨٦٧ (٢٦٧) .

على أن ما يتصل بالبحرية التجارية المصرية في هذا الشأن هو أن
الخدوي إسماعيل كان قد أصدر في ١٠ ذى القعدة ١٢٨٢ هـ (٢٧ مارس
١٨٦٦) أمرا الى الشركة العريضة بتجهيز واعداد السفن اللازمة لنقل جنود
الأورطة الجديدة التي كان مقررا إرسالها من السودان الى مصر ومنها الى
المكسيك (٢٦٨) ، وهو الذي لم يتم للأسباب التي سبق ذكرها . ولكن
هذا يوضح بأن سفن العريضة كان ينتظرها دور في نقل تلك القوات .

ـ ثورة عسيرة ١٨٦٣ - ١٨٦٥ :

وهي الثورة التي تزعمها محمد بن عائض أمير عسيرة ضمن الدولة
العثمانية ، وقد فشل متصرف الحديدة في القضاء على تلك الثورة . وقد
أقلق ذلك الدولة العثمانية فأرسلت تطلب من والي مصر إسماعيل العون ،
وقد وافق على ذلك خاصة في ضوء ما تفرضه الفرمانات بالإضافة الى كسب
الرضا السلطاني ، وأرسل في أوائل ذى الحجة ١٢٨٠ هـ (مايو ١٨٦٣)
الى القبوكتخدا بما يفيد الانتهاء من تجهيز القوات المرسله ، وقد أبهرت
طلانها على الباخرة الحديدة (*) - إحدى سفن الشركة العريضة - في
٣ يونية ١٨٦٤ من السويس الى جده (٢٦٩) .

وقد ذكر عمر طوسون أن هذه الطليعة التي نقلتها الحديدة كانت
مكونة من ٥٤٤ فردا ثم أضاف بأنه تبعها باخرة أخرى نقلت ٨٠٠ فرد
العدوا للإقامة بصفة حامية في مكة ، وبعد خمسة عشر يوما أبهرت الباخرتان
ينبع والقصير التابعتان للشركة العريضة المصرية من جدة وهما تحملان ٨٥٠
جنديا مصريا منها الى قنفذة (٢٧٠) ، غير أن هذه الأحداث انتهت دون قتال
على أثر منح ثائر عسيرة لقب أمير الأمراء وقبوله دفع الخسراج للدولة
العثمانية ، غير أن مهام السفن التجارية قد بدأت ثانية في نقلها العساكر
المصرية ومهماتهم من جده وقنفذة الى مصر ، وقد خصصت لذلك ثلاث بواخر
تجارية ، أما جملة المستحق للشركة عن تلك المهام في الذهاب والاياب

(٢٦٧) د. عبد العزيز محمد الشناوي : قناة السويس ٠٠ ج ١ ، ص - ص :

٥٢٧ - ٥٢٩ .

(٢٦٨) عبد الله حسين : مرجع سابق ، ص ص : ١٠٢ ، ١٠٣ .

(*) راجع ما سبق ذكره عن هذه السفينة واقتراح تسميتها بالحملة في الفصل
لخاص « تطور سفن البحرية التجارية المصرية » .

(٢٦٩) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٤١ - ٢٤٤ .

(٢٧٠) عمر طوسون (الأمير) : ثورة العسيرة ، مجلة الجيش المصري ، العدد الثاني

محرم ١٣٦٣ هـ/يناير ١٩٤٤ ، ص ص : ١٩٥ ، ١٩٦ .

قرش كيسة

فقد بلغ ٣٩٤ ١٥١٩ (٢٧١) أى نحو ٧٥٩٨٩٤ قرشا .

على أن هذه المهام كانت تؤدي الى حدوث اختلال في مرور السفن لأغراض التجارة ، وهو ما يفسر بعض شكاوى التجار التي كانت ترد للإدارة .

— حرب كريت ١٨٦٦ - ١٨٦٧ :

كان السلطان العثماني « محمود » قد تخلى عن كريت لوالى مصر محمد على مكافأة له على معاونته في اخمد ثورة اليونان ١٨٢١ ، غير أن معاهدة لندن ١٨٤٠ ألغت ذلك ، الى أن عادت اليها القوات المصرية ثانية عام ١٨٦٦ للمشاركة في اخمد ثورة أهالى كريت ضد الحكم العثماني من جراء سوء الادارة ونظم الضرائب ، بالإضافة الى ما لعبته الدسائس الأجنبية من اليونانيين والاطاليين وقنصل روسيا (٢٧٢) .

وقد تواترت الروايات حول بداية ابحار طلائع القوات المصرية من الاسكندرية بين ٢٩ مايو ١٨٦٦ ، و ٢٢ يوليو ١٨٦٦ غير أن الثابت في مشاركة السفن التجارية تضمنته اشارة سرهنگ التي أوردها عمر طوسون بعد ذلك ، حيث كانت من سفن العزيزية تسع هي : « الشرقية - الرحمانية - قلوب - دمنهور - الفيوم - الدقهلية » ، ثم لحقت بها بعد زمن يسير « الزقازيق - البحيرة - طنطا » ، وقد نقلت المجموعة الأولى من السفن الآتين من (البيضاء) المشاة (٢٧٣) .

وتجدر الاشارة الى أن العزيزية قد قررت بتاريخ ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) جعل أحد وابوراتها الصغار مخزنا للفحم الخاص بمأمورية كريت (٢٧٤) ، أما بقية نظم عمل السفن الأخرى تبعاً لقرار المجلس الخاص الصادر في ٤ ذى القعدة ١٢٨٣ هـ (مارس ١٨٦٧) فقد كان اعتماد شهادات تشغيلها من ناظر البحرية ، وأن إحدى البواخر التسع

-
- (٢٧١) دار الوثائق القومية (ديوان معية) : دفتر ١٩١٦ أوامر ، رقم ٢٢٦ بتاريخ غاية ربيع الأول ١٢٨٣ هـ (أغسطس ١٨٦٦) ، أمر كريم الى المالية ، ص : ٨٧ .
 (٢٧٢) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٤٤ ، ٢٤٥ .
 (٢٧٣) للزبد ، - نفسه ، ص : ٢٤٧ ، - اسماعيل سرهنگ : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص : ٢٩١ ، - جليل خاكي : مرجع سابق ص : ٣٧٢ .
 - عمر طوسون (الأمير) الحملة المصرية في البوسنة ١٨٦٦ ، مجلة الجيش المصري المجلد السادس ، العدد الثالث ربيع الثاني ١٣٦٣ هـ / ابريل ١٩٤٢ ، ص : ٣٧٣ .
 - راجع : بيانات السفن التجارية ضمن ملاحق هذا الكتاب .
 (٢٧٤) دار الوثائق القومية (خفصات - عزيزية) : مخططة قرارات مجلس الادارة ٦٥ - ١٨٦٧ ، صورة قرار لمرمرة ٦٧/٦٧ بتاريخ الأدياء ٢٠ محرم ١٢٨٢ هـ (يونية ١٨٦٥) .

صارت تعمل بين كريت والأستانة ، والشمالية الآخر بين كريت ومصر ، كانت منها ستة في انتقال دائب واثنين تحت طلب الحكومة كطواريء للانتقالات والنقل ، ثم عدل ذلك في فترة لاحقة الى أربعة في العمل ومثلها في الطواريء للانتقالات ، وقد كلفت هذه الأحداث مصر أموالا طائلة ، ويكفى أن نشير الى تولون ست سفن من هذه الأعداد ، حيث بلغ أكثر من ١٠٣٦٧ كيسه وكسور (٢٧٥) ، أى أكثر من ٥١٨٣٥٠٠ قرشا ، ولا شك فقد أدت هذه المأموريات لحدوث خلل في خطوط سير السفن لأغراض التجارة ، حتى أن خط الشام تم الغاؤه لفترة ، وكان هذا يؤثر على استقرار تعامل التجار مع السفن المصرية ، وبالتالي الاتجاه الى السفن الأجنبية .

ولأننا لم نقف على إحصاءات دقيقة لإجمالي إيرادات سفن البحر المتوسط طيلة الفترة ، إلا أن ما ثبت منها كان يؤكد تقلصه عن إيرادات البحر الأحمر ، على الرغم من زيادة أعداد سفن العريزية العاملة به عن البحر الأحمر ، وحين جاء ذكره في بعض وثائق الشركة لاحقا ، كان يشار الى حدوث خسارة في البحر المتوسط خاصة في الفترات التي تلت انتكاسة تجارة القطن ، الأمر الذي يجعلنا نعتقد بأن يومية عمل السفن التجارية لحساب الحكومة لم تكن مجزية مقارنة بمزاوالتها النشاط التجاري ، ولعل هذا يقدم تفسيراً عملياً لأسباب خسائر العريزية رغم تفوق أعداد سفنها ، ولكنها على أية حال كانت تقوم بواجباتها في دعم الأسطول الحربي (*) ، وتعبيراً عن مفهوم قوة الدولة بسفنها التجارية والحربية .

وتجدر الإشارة الى أنه أثناء تلك الأحداث صدرت التعليمات من ديوان البحرية الى الشركة العريزية في « تسوت ١٥٨٣ » (سبتمبر ١٨٦٦) بوضع مدافع وغناديق (بنادق) في سفنها العاملة بالمأمورية ، وقد طالب ديوان البحرية الشركة العريزية بسداد أثمانها وكانت نحو ١٢٣٦١٢ قرشا و١٦ بارة ، ولكن لم تدفع الشركة تلك القيمة ويرجع عدم استخدامها لهم ، وتم إعادة الأصناف المذكورة بما صرف لها من ذخائر ، ومن ثم اعتبرت أن ذلك كان على سبيل الأمانة (٢٧٦) .

(٢٧٥) - : محفوظة دون رقم أو عنوان ، ملف تحديد ترقية النقل بالعريزية ، صورة قرار المجلس الخصوصي لمرّة ١٤٨ بتاريخ ٧ ج (جمادى الأولى) ١٢٨٤ هـ (أكتوبر ١٨٦٧) .

(*) للمزيد حول الأحداث الحربية : السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص - ص : ٢٤٤ - ٢٥٢ .

(٢٧٦) دار الوثائق القومية (ديوان البحرية) : دفتر ٣٨٧ عربي صادر ج ٢ ، س/٢/٥/٤ ، وثيقة رقم ٣٣٢ بتاريخ ١١ هـ (ذي القعدة) ١٢٨٥ هـ (فبراير ١٨٦٩) ، من ديوان البحرية الى الشركة العريزية ، ص : ٢٩٦ .

كما نشير الى أنه رغم انتهاء الحرب وعودة القوات ، فإن علاقة السفن التجارية المصرية لم تنته بكريت وإنما استمرت في نقل العساكر اليها ، ولكنها كانت من العساكر الشاهانية من مرسين الى كريت ، اذ كانت قد خصصت الباخرة «دسوق» من سفن مصلحة وإبورات البوستة الخديوية في نهايات ١٢٩٣ هـ وأوائل ١٢٩٤ هـ (١٨٧٧/٧٦) لنقل تلك العساكر الى كريت وظلت هناك فترة تنقل الحامية بين قندية وميناء السودان (٢٧٧) ، أى أن أهمية البحرية التجارية المصرية كانت تلقى هى الأخرى بظلال قوتها على الأسطول الحربى العثمانى ولم تقتصر على مصر .

— حرب الحبشة :

سبقَت الإشارة فى أكثر من موضع لأهمية سواحل البحر الأحمر الأفريقية الى مصر واهتمام اسماعيل بذلك ، كما أشرنا أيضا لمثال لتعاون السفن التجارية مع الحرية فى مهام الفئارات والتي تبع بعض مأمورياتها مد النفوذ السياسى المصرى الى بورت اسماعيل (قسمايو) ، وفى أحداث الحبشة هذه ، فقد كانت هناك — حسبما يرى البعض — خطبة أعداء اسماعيل باشا لفتح الحبشة وذلك من خلال تجريدتين فى وقت واحد ، الأولى تهاجمها شمالا عن طريق مصوع وعهد بقيادتها الى الكولونيل أرندروب Arendrupp ، والثانية من الجنوب عن طريق ميناء تاجورة الواقعة على خليج عدن ويقودها منزجر باشا Munzinger ، وقد منيت الحملة الأولى بالهزيمة فى ١١ نوفمبر ١٨٧٥ وكان القائد من بين قتلاها ، مثلما قتل منزجر أيضا فى الثانية فى ١٥ نوفمبر ١٨٧٥ ، أى فى نفس الشهر .

لذلك أعد اسماعيل باشا تجريدة أخرى برقاسة اللواء راتب باشا رئيس أركانها الجنرال الأمريكى لورنج Loring وبصحبه الأمير حسن باشا أحد أنجال الخديوى ، وكان قوامها ١٥ ألف مقاتل ، وقد أبلت هذه القوة فى المعارك البرية التى دارت بينها وبين قوات الحبشة ولكن لم تحسم المعارك نصر أى من الطرفين (٢٧٨) .

على أن سفن مصلحة وإبورات البوستة الخديوية قامت بدور هام فى نقل القوات المصرية ، وقد شاركت فيها البواخر الآتية « الدقهلية — الزقازيق — كوفيت — الرحمانية — الحديفة — هسير — القصير — دمنهور —

(٢٧٧) — (خدمات — مصلحة الواپورات) سجل م/٢٥/٢/٢٥ وارد فروع ، رقم ٢٩ فى ٢٠ مى (صفر) ١٢٩٤ هـ (مارس ١٨٧٧) من واپور دسوق الى مدير عموم مصلحة واپورات البوستة الخديوية ، ص : ٢٩ .
(٢٧٨) السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص — ص : ٢٥٤ — ٢٥٦ .

النميا - النجيلة - المحلة « ومن الحربية « المحروسة - الغربية - سفينة
نمره ١ ، نمره ٢ ، بوسنة مصر » (٢٧٩) ، حيث كانت مهام التجارية هي
نقل الجنود ، وذخائرهم ومؤناتهم ، ولم ترد اشارات لوقوع معارك
بحرية وانما كانت جميعها برية ، مثلما لم نعرش عن المبالغ التي حسبت
كنولون لهذه المهام .

ـ حرب البلقان ١٨٧٦/١٨٧٧ :

كانت الدولة العثمانية تسير من سيئ الى أسوأ في عهد السلطان
عبد العزيز حيث تزايدت الديون ، حتى وصلت عام خلعها في ٣٠ أغسطس
١٨٧٥ وبإيالة السلطان مراد ، الى عشرة أمثال ماكانت عليه في نهاية
عهد سلفه السلطان عبد المجيد وشهد العام ذاته مراقبة الهيئة الدولية
(دائرة الديون العمومية) (٢٨٠) للميزانية العثمانية ، وقد تزايدت
الضرائب على رعايا الدولة من جراء ذلك ، الأمر الذي دفع لثورتهم ، وكانت
امارات الصرب والبوسنة والهرسك أكثر حدة في هذا المجال . وكان
ذلك معاصرا لفترة السلطان عبد الحميد ، الذي تولى السلطة بعد ثلاثة
أشهر من عزل السلطان مراد لجنونه ، وتزايدت الاضطرابات في تلك
الامارات وخاصة مع وجود اشارات لدعم روسيا والنمسا بعض الجماعات
المعارضة ، وفشل الباب العالي في اخماد تلك الاضطرابات ، الأمر الذي
دفع السلطان لطلب المساعدة من مصر المتتزمة بذلك أصلا بموجب
الفرمانات (٢٨١) .

وقد اشارت الوقائع المصرية لهذه الأحداث وظروف ارسال القوات
المصرية بتاريخ ٩ يولية ١٨٧٦ ، بقولها : من المعلوم ان أمير الصرب يقوم
منذ فترة بتحركات وتداركات حربية ومساعدات خفية لأشقياء بوسنة
وهرسك مما يستحق عليه التأديب ، وأن النصائح التي نصح بها الباب
العالي اهازاة الصرب كانت عبارة عن ثلاث مسائل : « أولا : ارسال المبلغ
المتأخر من الويركو الجارى تاديته الى خزانة الدولة العلية ، ثانيا : تفريق
العساكر المحتشدة في الحدود ، ثالثا : اطلاق هائلة مدفوع وواحد

(٢٧٩) الوقائع المصرية : الأعداد ٦٤١ بتاريخ ٢٧ ذى الحجة ١٢٩٢ هـ/ ٢٣ يناير
١٨٧٦ ، - ٦٤٢ بتاريخ ١٦ محرم ١٢٩٣ هـ/ ٦ فبراير ١٨٧٦ ، - ٦٤٦ بتاريخ ٢ صفر
١٢٩٢ هـ/ ٢٧ فبراير ١٨٧٦ ، - ٦٥٤ بتاريخ ٢١ ربيع الأول ١٢٩٣ هـ/ ١٦ أبريل
١٨٧٦ ، - ٦٥٦ بتاريخ ٦ ربيع الثاني ١٢٩٣ هـ/ ٣٠ أبريل ١٨٧٦ ، - ٦٥١ بتاريخ ١٥ ربيع
الثاني ١٢٩٣ هـ/ ٩ مايو ١٨٧٦ ، - ٦٥٩ بتاريخ ٥ جمادى الأول ١٢٩٣ هـ/ ٢٨ مايو ١٨٧٦ .
(٢٨٠) د. محمد محمد السروجي : مصر والمسألة الشرقية في النصف الثاني من القرن
التاسع عشر ، مطبعة المصري الاسكندرية ١٩٦٦ . ص : ١٢٥ ، ١٣٦ .
(٢٨١) د. أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٩٠ - ١٩٤ .

(١٠١ طلقة) من قلعة بلغراد (بلجراد) اعلانا (احتفالا) بالجلوس السلطاني ، فلم يجب صراحة عن واحدة منها بل أظهر الصيوان وكفران النعمة ٠٠ « (٢٨٢) ، الأمر الذي يرجح نشوب القتال في أعقاب ذلك .

وكان قد ورد قبل أيام من ذلك ، تلغراف من الصدارة العظمى ، يتخبر طاب ارسال الآيين من العساكر النظامية الى دار السعادة ، وأنه جار تهيئة استعدادات السفر ، وتم استدعاء السفن المصرية التي كانت مشاركة في نقل القوات بعد مسألة الحبشة ، وجاءت الإشارة الى أن الجاهز منها والذي تقرر ابحاره في اليوم التالي الاثنين ١٠ يولية ١٨٦ ثلاث سفن ، اثنتان تجاريتان هما الدقهلية والرحمانية والثالثة « المحروسة » التي كانت مخصصة لركوب الخديوى ، وحملت هذه السفن جانباً من القوات ، وبعدها الباخرة التجارية « الفيوم » التي كانت عائدة من الأستانة ، على أن تلحق بها السفن الأخرى التي ترد من البحر الأحمر (٢٨٣) ، وكانت منها التجارية الشرقية ، البحرية ، والحربية مصر والغربية وغيرها (٢٨٤) .

وقد أشار البعض الى أن عدد القوات التي أرسلت كان ٧٠٤٥ جندياً ، يقودها أحمد راشد باشا حسنى (*) ، والبعض الآخر نحو ٧٠٠٠ (٢٨٥) ، بينما ذكرت الوقائع المصرية أن ما بلغها من الأخبار

(٢٨٢) الوقائع المصرية : العدد ٦٦٥ بتاريخ الأحد ١٧ جمادى الثاني ١٢٩٣ هـ / ٩ يولية ١٨٧٦ .

(٢٨٣) الوقائع المصرية : العدد نفسه .

(٢٨٤) - : العدد ٦٦٦ بتاريخ ٢٤ جمادى الثانية ١٢٩٣ هـ / ١٦ يولية ١٨٧٦ ، - العدد ٦٨٨ بتاريخ غرة ذي الحجة ١٢٩٣ هـ / ١٧ ديسمبر ١٨٧٦ .

(*) أحمد راشد حسنى باشا الجركسى ١٢٥٠ هـ / ١٨٣٤ - ١٢٧٢ هـ / ١٩٠٥ : ولد في إحدى مدن القوافز ثم سافر الى الأستانة وعمره تسع سنوات ومكث بها عامين ثم قدم الى مصر وأقام بها ، والتحق بمدرسة المفروزة (المشاه) سنة ١٨٤٩ ، ولا اتم علومه سافر الى فرنسا ١٨٥٤ وعاد . بعد عامين برتبة ملازم أول ، وصار يترقى الى أن عين أميراً على ١٨٦٠ ثم قائداً للآلئ السيد الثاني ، واستغنى عن خدماته بالجيش للفترة وعين في نقشب الوجه الغيل ثم أعيد ثانية ١٨٦٣ وتولى قيادة الآلئ الرابع في كسلا ، ثم الآلئ الأول في الخرطوم ، فالآلئ السابع في الحجاز وغير ذلك ثم قائداً للقوات في بربرة وفي سنة ١٨٦٥ قائداً للواء السابع الذي سافر الى كريت ونال عن بسالته رتبة : للواء عام ١٨٦٧ . وفي نفس العام منح رتبة الرفيق وعين قائداً لآليات الحرس وياورا ، وقد اشترك ضمن الثورة المراتية في عدة معارك ضد الإنجليز ، وأصيب في قدمه في معركة القصابين ، وبعد هزيمة المراتيين الى القبط عليه بتهمة اشتراكه في الثورة ، توفي ١٢٧٢/١٩٠٥ ، وبميت من النظام القلائل .

- ذكرى محمد مجاهد : مرجع سابق ، ج ٢ ، ص ٧ ، ص ٨ .

(٢٨٥) د . أحمد عبد المنصف محمود : مرجع سابق ، ص : ٧٠١ ، - السيد سيد

دياب : مرجع سابق ، ص : ٢٥٧ .

الرسمية أن تلك القوات قدرت بعشرة آلاف فرد ، وقد ظلت عمليات نقلها بحريا مستمرة حتى ديسمبر ١٨٧٦ ، حيث قامت بنقل بقيتها ثلاث سفن هي الغربية ومصر والتجارية الرحمانية ، وقد اتجهت هذه السفن يحملاتها الى سلانيك (٢٨٦) .

ـ الحرب الروسية التركية ١٨٧٧/١٨٧٨ :

في أبريل ١٨٧٧ أعلنت روسيا الحرب على تركيا سعيا وراء أهدافها التوسعية ، وزحفت جيوشها على البلقا والأملاك العثمانية في آسيا (٢٨٧) .

في الوقت ذاته ، لم تكن القوات المصرية التي شاركت في أحداث البلقان قد عادت الى مصر ومن ثم فقد شاركت في تلك الحرب ، ثم أرسلت قوات مصرية أخرى لتعزيزها ، بناء على طلب السلطان وموافقة الخديوي بعد أن بحث - لأول مرة في تاريخ مصر النيابي في العصر الحديث - مجلس شورى النواب مسألة تمويلها ، نظرا لتفاقم الديون ، وبما لا يخل بمصلحة الدائنين الأوروبيين وتم ذلك عن طريق فرض ضريبة اضافية قدرها ١٠٪ من مجموع ضرائب مصر ، وأعدت الحملة بقيادة الأمير حسن ثالث أنجال الخديوي اسماعيل ، وكانت تتكون من ٦ الى ٧ آلاف مقاتل، بينما ذكر الدكتور أحمد عبد المنصف أنها كانت ١١٥٣٠ جنديا (٢٨٨) .

وقد أشارت الوقائع المصرية لهذه القوة ، فذكرت أن إبحارها من الاسكندرية كان يوم الاثنين ١١ يولية ١٨٧٧ ، وقامت بنقلها تسع سفن، أربع منها حربية هي مصر ، محله على ، الغربية ، صاعقة ، وخمس تجارية هي فيوم ، شرقية ، رحمانية ، بحيرة ، طنطا ، وسارت في حراسة سفن حربية عثمانية قدمت من الاستانة لهذا الغرض (٢٨٩) .

على أن ما يعنينا من هذه الاشارات هو ما تؤكد عن مدى التلاحم الذي كان بين السفن التجارية والحربية في مثل هذه الظروف سواء بالنسبة لاشتراكهما في النقل أو في حراسة تأمين المسير ، وهنا تجدر

(٢٨٦) الوقائع المصرية : المجلد ٦٨٨ بتاريخ ثرة شى الحجة ١٢٩٣ هـ/ ٢٧ ديسمبر

١٨٧٦ .

(٢٨٧) د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : علاقات مصر بتركيا . ص ١٠٠ . ص ١٩٣ .

١٩٤ .

(٢٨٨) - المرجع نفسه ، ص ١٩٥ ، ١٩٦ . د . أحمد عبد المنصف محمود :

مرجع سابق ، ص ٧٠١ .

(٢٨٩) الوقائع المصرية : المجلد ٧١٤ بتاريخ ٦ جمادى الثاني ١٢٩٤ هـ/ ١٧ يولية

١٨٧٧ .

الإشارة الى أنه كان من المتعارف عليه عند اعلان حالة الطوارئ في الممرات المحيطة بضرورة اعلام سفن مختلف الدول بذلك ، ولذا فقد نشرت حكومة الباب العالي في صحيفة « بصيرت » ما نقلته عنها « الوقائع المصرية » من أنه صدر قرار من الدولة العلية بخصوص البحر الأسود يشتمل على أربع مواد هي :

أولاً : قامت الدولة العلية بفرض حصار بحري حول سواحل روسيا من « جورجكو » بجهة آسيا من البحر الأسود الى مصب « كيليبا » بجهة الروم الى .

ثانياً : يبدأ الحصار من ٥ مايو ١٨٧٧ ، وتكون المحافظة عليه بواسطة دونتمه عثمانية تحتوي على قوة كافية .

ثالثاً : رخص للسفن التجارية التي ترغب في الذهاب الى الموانئ التي تحت الحصار ثلاثة أيام (مهلة - سماح) ، وللسفن التي تريد الخروج خمسة أيام ، وذلك بعد ٥ مايو ، وتعامل بعد ذلك السفن التي تريد الدخول أو الخروج معاملة الأعداء .

رابعاً : السفن التي تكون سائرة ولم تعلم بالحصار ، على الدونتما العثمانية أن تخبرها بذلك عند اقترابها من جهات الحصار ، فان استمرت في السير بقصد الدخول تعامل معاملة الأعداء (٢٩٠) .

أما بالنسبة لأحداث المعارك فانه رغم صلاية القوات التركية والمصرية ، الا ان القوات الروسية اكتسحت البلقان ، وهنا تجدر الإشارة الى أن الخطر هدد الأستانة ذاتها ، حتى انه حدثت حركة كبيرة من المهاجرين الى خارجها لدرجة أنهم وصلوا أزمير وهناك كانت ترسل كميات كبيرة من البر ، (الصدقات والتبرعات) لتوزيعها على المهاجرين ، وتجمعت أعداد كبيرة من عساكر الرديف ، لارسالها الى ميدان الحرب (٢٩١) ، وكذلك المتطوعون ، وانتهت بتوقيع معاهدة سان ستيفانو ٣ مارس ١٨٧٨ ، وأذن بالسفر للسفن التجارية (٢٩٢) .

ومن المهام التي قامت بها السفن التجارية المصرية أثناء الأحداث علاوة على نقل الجنود وأسلحتهم أنها تولت أيضا مسئولية نقل البريد ، وكذلك إعادة الجرحى والمرضى الى مصر ، وقد وردت إشارة لقيام الباخرة

(٢٩٠) - العدد ٧٦١ بتاريخ ١٤ جلعى الأول ١٢٩٤ هـ/ ٢٧ مايو ١٨٧٧ .

(٢٩١) - العدد ٧٤٣ بتاريخ ٩ سرحم ١٢٩٥ هـ/ ١٣ يناير ١٨٧٨ .

(٢٩٢) د- أحمد عبد الرحيم ضطفي : علاقات مصر بتركيا ، ص : ١٦٧ ، وكان تاريخ معاهدة الصلح الروسية التركية ٣ مارس وهو ما أورده الوقائع وليس كما ذكره الأبيض ١٥ مارس ١٨٧٨ .

« الرحمانية » بنقل ٧٠ فردا جرحى الى الاسكندرية ، وكذلك المهاجرين بين الموانئ العثمانية ونفس الشيء بالنسبة لنقل القوات من الولايات العثمانية - التي لم تكن بها سفن بحرية كافية - الى ميدان الحرب (٢٩٣) .

ومع أواخر مارس ١٨٧٧ بدأت تجهيزات عودة تلك السفن وعلى متنها القوات المصرية ، من حيث كان تمرزها في وارنة الى الأستانة ثم عادت بأفواجها الأولى الى مصر خمس سفن أبحرت من الأستانة يومى الأربعاء والخميس ٣ ، ٤ أبريل ١٨٧٧ واستمرت عمليات النقل فى الفترات التالية (٢٩٤) .

على أنه من الضروري فى هذا المجال الإشارة الى أن مشاركة مصر فى هذه الأحداث قد كبدتها خسائر مالية كبيرة ، زادت من سوء حال الحكومة والمصريين على السواء ، فعندما فرضت الضرائب لتمويل لقوات حدثت تدمرات ثورية فى صعيد مصر على الحكم الخديوى ، وبعد ما عادت القوات لم تكن هناك أموال تكفى للاتفاق على الجيش فتم تسريع ٢٥٠٠ من الضباط للاستيداع دفعة واحدة ، بالإضافة الى تأخر مرتبات الموظفين وتزايد الحقن على الوزارة النوبارية والمداخلات الأوربية ، فحدثت ثورة الضباط على نوبار باشا يوم الثلاثاء ١٨ فبراير ١٨٧٩ بقيادة لطيف سليم باشا ، وكادوا يفتكون به ، وهاج بعضهم على الخديوى نفسه ، الأمر الذى عجل 'بسنقوط وزارة نوبار فى ١٩ فبراير ١٨٧٩ (٢٩٥) .

وعلى صعيد البحرية التجارية المصرية فقد أشرنا سابقا الى ان مشاركة سفنها بالقياس للجدوى الاقتصادية للتشغيل فى النشاط التجارى ، كانت لا تفى يوميات الحكومة بنفس العائد ، وبالأحررى كانت تمثل خسارتها ، ويرجع أن مشاركة سفن مصلحة وإبورات البوستة الخديوية فى حروب الحبشة - البلقان - الروسية التركية ، كانت من أهم أسباب وجود عجز فى إيراداتها عن تلك السنوات ولذا فقد حققت أرباحا بعد

(٢٩٣) الوقائع المصرية : المجلد ٧٥٠ بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٩٥ هـ / ٣ مارس ١٨٧٨ . - السيد سيد دياب : مرجع سابق ، ص : ٣٦٥ .

(٢٩٤) الوقائع المصرية : المجلد ٧٥٥ بتاريخ ٤ ربيع الثانى ١٢٩٥ هـ / ٧ أبريل ١٨٧٨ . - المجلد ٧٥٦ بتاريخ ١١ ربيع الثانى ١٢٩٥ هـ / ١٤ أبريل ١٨٧٨ . (٢٩٥) للمزيد حول هذه الموضوعات : - د . أحمد عبد الرحيم مصطفى : مصر والمسالمة المصرية . - ص : ٤٤ - ١٠٧ .

- الكسندر شولفى : مرجع سابق ، ص : ٦١ - ١٢٧ . - د . أنور عبد الملك : مرجع سابق ، ص : ٣٩٥ - ٤٨٠ . - د . عبد الرحمن الرافعى : عصر اسماعيل ، ج ٢ ، ط ٤ ، ص : ١٣٨ - ٢١٣ . - د . عل شلش : جمعية مصر الفتاة ، « مصر النهضة » مركز تاريخ مصر ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٠ ، ص : ٧ - ٤٨ .

انتهائها وتفرغها للعمل الملاحى التجارى رغم معاناة سائر مصر (٢٩٦) ، وزاد من تلك الحسارة كثرة أعداد السفن التجارية المشاركة وتم يكن الأمر مجرد سفينة أو اثنتان وانما تقارب من العشر فى بعض الأحيان أى أحداث خلل كبير فى نظم المرور ، ومن ثم يمكن القول بأن هذه الأحداث كانت نكبة بالنسبة لمصر وقد أثبتت الأحداث فى الفترات اللاحقة أن الدفاع السياسى أو محاولة اثبات التفوق أو التطور الحضارى لا جدوى منه بدون ركيزة اقتصادية قوية وهو ما حدث فى مصر منذ تراكم الديون فصندوق الدين فاللجنة والرقابة الثنائية وعزل الخديوى وبعد ذلك الاحتلال .

لكن وعلى الرغم من الخسائر ازاء عجز إيرادات البحرية التجارية من جراء المشاركة فى تلك الحروب والحملات ، الا أن الدور الذى كانت تقوم به لا يمكن انكاره فى عدة مجالات تتصل بهذا الجانب هى :

أولاً : أن طبيعة عملها فى اوقات السلم جنبت الاسطول الحربى مهام كانت تلقى على عاتقه من قبل ، وتحول دون تفرغه للجوانب العسكرية ، ومنها احضار الأخشاب وغيرها مشال ذلك ماكان يتم فى بدايات سعيد باشا عند ارسال الحربية تارة وبعض التجارية تارة أخرى ، مثلما كانت هذه السفن التجارية أدوات نقل العساكر والألاليات بين مختلف الموانئ والقلاع بتجهيزاتهم وما الى ذلك فى غير اوقات المعارك الحربية .

ثانياً : كانت تشارك السفن التجارية فى المهام الاستطلاعية أو الاستكشافية التى مهدت السبيل لمد النفوذ المصرى لمناطق جديدة وخاصة فى عهد اسماعيل باشا بالنسبة لأموريات الفئارات فى الملحقات المصرية ، وفى هذا المجال نشير الى أن استخدام الخديوى للسفن التجارية للقيام بذلك الدور ، كان أمراً مشروعاً على الأقل فى مواجهة المد الأجنبى الذى كان يستخدم نفس الأسلوب ، ويكفى أن نشير الى أن الميجور ادوارد راسيل Edward Russel المقيم السياسى فى عدن لم يكتف بعمل دعاية مضادة للدور المصرى أثناء انعقاد سوق تجارة بربرة ، وانما طلب من حكومة الهند البريطانية ومن حكومة لندن اتخاذ الاجراءات العملية لمنع تقدم المصريين ، كما أنه طلب منها « اتباع سياسة تقوم على جعل التدخل السياسى يتبع

٢٩٦) راجع ما سبق تناوله عن إيرادات ومصروفات وعجز أو فائض ميزانية مصلحة وإيرادات البوطة الخديوية فى الفصل الخاص « قيام البحرية التجارية » . . .

where British Treaders التجار البريطانيين أينما ذهبوا
go, 'The Political interference of the British government
is to follow. (٢٩٧)

أى أن مهام السفن التجارية فى هذه الحالة كانت تجنب الحكومة
المصرية إمكانية حدوث مواجهات عسكرية فى حالة ظهور السفن
الحرية فى تلك المراحل المبكرة ، ولم تكن الاحتمالات واردة فى
مواجهة سفن حربية أجنبية. لسفن تجارية تقوم بالمورر السلمى ،
وكان يحدث أثناء تأديتها لتلك المأموريات أن تقوم بحمل منقولات
خاصة بالمهام العسكرية ، ومن ذلك ما حدث أثناء حملة الصومال
التي كان قد قادها ماكيلوب باشا يرافقه وضوان باشا وعبد الرزاق
بك ، حيث صدر الأمر العالى رقم ٨ بتاريخ ١٧ رمضان ١٢٩٢ هـ
(١٧ أكتوبر ١٨٧٥) الى عبد الرزاق بك بتكليف سوارى الباخرة
التجارية طنطا بحمل ونقل ٢٠٠٠٠ ريال للاتفاق منها عند اللزوم
أثناء المأمورية ، وكذلك ألف بندقية كبسول - وحسب تعبير الوثيقة
« ربما تلزم عند وجود أشخاص من الصومال تعتمدون عليهم فى
الاستخدام » (٢٩٨) .

ثالثاً : كانت سفن البحرية التجارية تمثل مخزوناً استراتيجياً - ان جاز
التعبير - بالنسبة للسفن الحربية سواء فى حركة تنقلات القادة
والرئاسة فيما بينهما ، أو المشاركة فى التدريب البحرى للتلامذة ،
أو فى توافر أعداد من السفن التي يمكن استخدامها فى نقل العتاد
والأسلحة .

رابعاً : فى ضوء العرض السابق يمكن القول ان بواخر البحرية التجارية
المصرية قامت بدور هام فى دعم الأسطول الحربى أثناء المارك
والحروب التي خاضتها أو شاركت فيها مصر (*) .

(٢٩٧) د. فاروق أباطة : مرجع سابق ، ص - ص : ٤٢٩ - ٤٤١ .

(٢٩٨) د. عدوى الجمل : الوثائق السياسية ، ص : ٣٣٩ .

(*) الخاتمة تلمسها الدراسة الأصلية للمؤلف غير المنشورة بجاسة عن خمس ١٩٩١

ينس عنان هذا الكتاب ، ص - ص : ٧٢٢ - ٧٣١ .

ملحق رقم (١) (١)

رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	الاسم	عدد الصفحة	رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	الاسم	عدد الصفحة
١١٣٠٨٢	حافظ باشا بالتوكيل عن	١ ص	٣٥٠٠	شريف باشا	١٠٠٠
١٠٠٠	سماعة الخدينا الخديوي الاعظم	١٠٠٠	١٠٠٠	حافظ باشا	١٠٠
٤٧٥	اسماعيل صديق باشا	١٠٠٠	١٠٠٠	ثابت باشا	١٠٠٠
١٠٠٠	شعيرين باشا	١٠٠٠	٥٠٠	احمد باشا صادق	٥٠٠
١٠٠٠	جاهين باشا (شاهين)	٥٠٠	٥٠٠	احمد باشا رشيد	٥٠٠
٥٠٠	عبد الله باشا	٥٠٠	٥٠٠	شعيرين باشا بالتوكيل عن	٥٠٠
١٣٥٠	ذو الفقار باشا	٥٦٣	٥٦٣	فاضل باشا	٥٦٣
١٦٥٥	راغب باشا	٢٦٢	٢٦٢	محمد عارف باشا (بالتوكيل)	٢٦٢
٢٨٣٥	اسماعيل باشا حفي	١٤٧٥	١٤٧٥	داوود باشا	١٤٧٥
٢٣٥	منصور باشا	١٠٠٠	١٠٠٠	حنا بيك مبادري بالتوكيل عن	١٠٠٠
٥٠	حسين باشا امين بيت المال	٢٥٠	٢٥٠	طوسون باشا	٢٥٠
١٠٠٠	حنا بك مبادري	١٠٠	١٠٠	محمد بك المنشاوي	١٠٠
٢٥٠	معزم بك	١٠٠٠	١٠٠٠	احمد باشا الدرعلي	١٠٠٠
١٠٠	محمد بك سيد احمد	١٠٠	١٠٠	يعقوب بك	١٠٠
	عبد الله بك السيد	٥٠٠	٥٠٠	محمد بك غالب	٥٠٠
		١٠٠٠	١٠٠٠	مفلوم بك	١٠٠٠
				احمد افندي المنشاوي	١٠٠٠

(١) دار الوثائق القومية (دواوين الخدمات - محافظات عزيزة) : المخططة الأولى ، الملف الثاني ، وثيقة بتاريخ ١٦ يولية ١٨٦٨ ، مجموعة كنوف خاصة ببيان أسماء ومقدار حصص مذكورين اعطيت لهم تذاكر الجمعية للزعم انقلاصا ، ص - ص : ١ - ٦ .

تاريخ البحرية - ٦٧٣

تابع ما قبله (★)

رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	الاسم	عدد النسخ	رقم الصفحة الواردة بالوثيقة	الاسم	عدد النسخ
٣٨ نفس	محمد شبيب بك لوى عطيمى باشا وكيل بحرية ابراهيم افندى السبكى السيد بك ابانلة	١٠٠٠ ١٠٠٠ ١٠٠٠ ١٦٥	٣٨ نفس	محمود طوسون بك سليمان بك ابانلة حسن باشا راسم مصطفى بك العنانى مصطفى ثابت بك	٥٠٠ ١٠٠٠ ٢٩٨ ٢٨٦٢ ٥٠٠
٣٨ نفس	ص ١		٣٨ نفس	ابراهيم افندى ادهم خليل افندى شريف افندى عشماوى بك باكر فوزى بك مصطفى طوسيه لى بك محمود مشيرى افندى ابراهيم بك ادهم حسن افندى رفعت جلال بك صلى باشا حسين خطاب محمد افندى حسن محمد افندى الصيرفى نقولا افندى الحجار جناح مذكور افندى بالتوكيل عن ثوبار باشا محمد بك سعيد عصمن بك	٥٠٠ ٤٠٠ ٥٠٠ ٢٥ ٢٥ ٥٠ ٢٥ ٢٥ ٢٥ ٣٥٠ ٥٠ ٢٥ ٥٠٠ ٥٠٠ ٢٥ ١٣٤٤ ٢٥ ٢٥
٣٨ نفس	ابراهيم بك ادهم بالتوكيل عن عرفان باشا محمد افندى العدل ابراهيم خطاب محمد الريانى مصطفى جهمى سعد الله حلايه ابراهيم السلاوى عبد التاج سر تجار مصر محمد عبد الحظى السيد محمود البسيونى الخواجه يوسف حجار ابراهيم التادورى عبد المال « عمدة سمود » نظرة افندى جريس محمود الطار السيد حسن موسى المقاد ابراهيم افندى الوليدى	١٢٥ ٢٥ ٢٥ ٥٣ ٣٦ ٢٥ ٥٠ ١٠٠ ٨٨ ٨٣ ٥٠ ٢٥ ٣٠ ٥٠ ١٤٨ ٢٢١٣ ١١٨	٣٨ نفس	ص ٢	ص ٢
٣٨ نفس	ص ٢ عددها		٣٨ نفس	ص ٢	

(★) المصدر نفسه .

تابع ما قبله (★)

رقسم الصفحة بالوثيقة	الاسم	رقسم الصفحة الواردة بالوثيقة	الاسم	عدد الخصص
٢٥ ٢٦ ٢٧ ٢٨	الخواجة فردنان جلواني	٢٥	الخواجة اعلان مشاطاوي	٨٩٦
	الخواجة آب صغر	٢٥	الخواجة ديرفيو	٥٠
	الخواجة اي مرزان	٢٥	الخواجة قرايت اوجباني	٢٥
	» انطون كبراده	٢٥	الخواجة ترنو	٢٥
	» هنري صغر	٢٥	الخواجة يوسف سوارس	٢٥
	» ادوار كبراده	٢٥	الخواجة مركتوميرس	٢٥
	» نيويوسف	٢٥	السيد ابراهيم جهيمي	٤٣
	الخواجة بوذيبي	٢٥	الخواجة جوزيه جانتني	٢٥
	الخواجة واطسن	٢٥	الخواجة حبيب سكاكيني	٥٠
	الخواجة بيتو مرسيه	٢٥	الخواجة باسيل جورجله	٢٥
	الخواجة واكتر برج	٢٥	الخواجة جويني رسكويش	٢٥
	الخواجة ميخائيل مجلع	٢٥	الخواجة قورنل	٢٥
	الخواجة ابولالي نيشني	٢٥	الخواجة فرديكو باركر	٢٥
	الخواجة ليون كليسون	٢٥	الخواجة جويني برج	٢٥
	الخواجة لويجي استراي	٢٥	الخواجة جولي استاني	٢٥
	» اوچين كبرادة	٢٥	الخواجة ابراهيم جوفولوفو	٢٥
	مطوس بالاصل وينتهي بالاجمالي	الخواجة شاومرسيه	٢٥
	الصفحات الى عدد ١١٠ انقار	١٥٥٩٨٦		
		٤	اجمالي اسماء خواجات مطبوعة بالامل اعدادها ٣٦ نفراً وينتهي اجمالي الصفحات بعد هذه الصفحة	
			الى عدد ١٤٦ نفراً	١٦٩٨٥

(★) المصدر نفسه . والنقاط غير واضحة في الأصل « مطبوعة » .

تابع ما قبله (٦)

الصفحة الواردة بالوثيقة	الاسم	عدد التصميم	الصفحة الواردة بالوثيقة	الاسم	عدد التصميم
١٨٣	الخواجة لويى جاكى الخواجة جول بلوم الخواجة ماركيث الخواجة دافينسون الخواجة اجيرم الخواجة اميل سكاكينى الخواجة متشاكور	١٣٥ ٨٣٥ ٣٥ ٢٢٥ ١٠٢٥ ٧٥ ٥٠	٥	اجمالى خوارجات غالبيتهم حصص ، ولكن اسمائهم غير واضحة بالأصل ، والذين امكن قراءتهم من ٣٧ عضوا هم : - الخواجة يوسف دنا الخواجة شكر الله عزام الخواجة م . نيرفى الخواجة ج ، هورفس	١٢٥ ١٢٥ ٤٢٥ ١٠٢٥
١٨٣	حسبما ينتهى اجمالى الصلحات	١٦٥٨٣٥		ملاحق اخرى ص ٦ بالكشف نفسه	
١٨٣	احمد الهندى شكرى الخواجة موسى ريف الخواجة اسلان لكواوى « بالتوكيل » الخواجة اودلفو جوادنيو هيكالى	٢٥ ٤٠ ١٤٥ ٧٥ ٢٥	٦	محمود بك الللكى الخواجة فضل اورامى الخواجة بفورفتشا الخواجة نكولا الجورنالجي (الصطفى) الخواجة اودلفو بالتوكيل جيدر باشا	١٠٠ ٤٤ ٢٥ ٥٠ ٥٠ ٤٠٠

[illegible]

شعبه ریاضیات، دانش آرایه‌ای در تاریخ ریاضیات، ۳۹۱
 - علم ریاضیات، ۱۸۸۶، ۱۸۸۹، ۱۸۹۲، ۱۸۹۳، ۱۸۹۴، ۱۸۹۵، ۱۸۹۶، ۱۸۹۷، ۱۸۹۸، ۱۸۹۹، ۱۹۰۰، ۱۹۰۱، ۱۹۰۲، ۱۹۰۳، ۱۹۰۴، ۱۹۰۵، ۱۹۰۶، ۱۹۰۷، ۱۹۰۸، ۱۹۰۹، ۱۹۱۰، ۱۹۱۱، ۱۹۱۲، ۱۹۱۳، ۱۹۱۴، ۱۹۱۵، ۱۹۱۶، ۱۹۱۷، ۱۹۱۸، ۱۹۱۹، ۱۹۲۰، ۱۹۲۱، ۱۹۲۲، ۱۹۲۳، ۱۹۲۴، ۱۹۲۵، ۱۹۲۶، ۱۹۲۷، ۱۹۲۸، ۱۹۲۹، ۱۹۳۰، ۱۹۳۱، ۱۹۳۲، ۱۹۳۳، ۱۹۳۴، ۱۹۳۵، ۱۹۳۶، ۱۹۳۷، ۱۹۳۸، ۱۹۳۹، ۱۹۴۰، ۱۹۴۱، ۱۹۴۲، ۱۹۴۳، ۱۹۴۴، ۱۹۴۵، ۱۹۴۶، ۱۹۴۷، ۱۹۴۸، ۱۹۴۹، ۱۹۵۰، ۱۹۵۱، ۱۹۵۲، ۱۹۵۳، ۱۹۵۴، ۱۹۵۵، ۱۹۵۶، ۱۹۵۷، ۱۹۵۸، ۱۹۵۹، ۱۹۶۰، ۱۹۶۱، ۱۹۶۲، ۱۹۶۳، ۱۹۶۴، ۱۹۶۵، ۱۹۶۶، ۱۹۶۷، ۱۹۶۸، ۱۹۶۹، ۱۹۷۰، ۱۹۷۱، ۱۹۷۲، ۱۹۷۳، ۱۹۷۴، ۱۹۷۵، ۱۹۷۶، ۱۹۷۷، ۱۹۷۸، ۱۹۷۹، ۱۹۸۰، ۱۹۸۱، ۱۹۸۲، ۱۹۸۳، ۱۹۸۴، ۱۹۸۵، ۱۹۸۶، ۱۹۸۷، ۱۹۸۸، ۱۹۸۹، ۱۹۹۰، ۱۹۹۱، ۱۹۹۲، ۱۹۹۳، ۱۹۹۴، ۱۹۹۵، ۱۹۹۶، ۱۹۹۷، ۱۹۹۸، ۱۹۹۹، ۲۰۰۰، ۲۰۰۱، ۲۰۰۲، ۲۰۰۳، ۲۰۰۴، ۲۰۰۵، ۲۰۰۶، ۲۰۰۷، ۲۰۰۸، ۲۰۰۹، ۲۰۱۰، ۲۰۱۱، ۲۰۱۲، ۲۰۱۳، ۲۰۱۴، ۲۰۱۵، ۲۰۱۶، ۲۰۱۷، ۲۰۱۸، ۲۰۱۹، ۲۰۲۰، ۲۰۲۱، ۲۰۲۲، ۲۰۲۳، ۲۰۲۴، ۲۰۲۵، ۲۰۲۶، ۲۰۲۷، ۲۰۲۸، ۲۰۲۹، ۲۰۳۰، ۲۰۳۱، ۲۰۳۲، ۲۰۳۳، ۲۰۳۴، ۲۰۳۵، ۲۰۳۶، ۲۰۳۷، ۲۰۳۸، ۲۰۳۹، ۲۰۴۰، ۲۰۴۱، ۲۰۴۲، ۲۰۴۳، ۲۰۴۴، ۲۰۴۵، ۲۰۴۶، ۲۰۴۷، ۲۰۴۸، ۲۰۴۹، ۲۰۵۰، ۲۰۵۱، ۲۰۵۲، ۲۰۵۳، ۲۰۵۴، ۲۰۵۵، ۲۰۵۶، ۲۰۵۷، ۲۰۵۸، ۲۰۵۹، ۲۰۶۰، ۲۰۶۱، ۲۰۶۲، ۲۰۶۳، ۲۰۶۴، ۲۰۶۵، ۲۰۶۶، ۲۰۶۷، ۲۰۶۸، ۲۰۶۹، ۲۰۷۰، ۲۰۷۱، ۲۰۷۲، ۲۰۷۳، ۲۰۷۴، ۲۰۷۵، ۲۰۷۶، ۲۰۷۷، ۲۰۷۸، ۲۰۷۹، ۲۰۸۰، ۲۰۸۱، ۲۰۸۲، ۲۰۸۳، ۲۰۸۴، ۲۰۸۵، ۲۰۸۶، ۲۰۸۷، ۲۰۸۸، ۲۰۸۹، ۲۰۹۰، ۲۰۹۱، ۲۰۹۲، ۲۰۹۳، ۲۰۹۴، ۲۰۹۵، ۲۰۹۶، ۲۰۹۷، ۲۰۹۸، ۲۰۹۹، ۲۱۰۰، ۲۱۰۱، ۲۱۰۲، ۲۱۰۳، ۲۱۰۴، ۲۱۰۵، ۲۱۰۶، ۲۱۰۷، ۲۱۰۸، ۲۱۰۹، ۲۱۱۰، ۲۱۱۱، ۲۱۱۲، ۲۱۱۳، ۲۱۱۴، ۲۱۱۵، ۲۱۱۶، ۲۱۱۷، ۲۱۱۸، ۲۱۱۹، ۲۱۲۰، ۲۱۲۱، ۲۱۲۲، ۲۱۲۳، ۲۱۲۴، ۲۱۲۵، ۲۱۲۶، ۲۱۲۷، ۲۱۲۸، ۲۱۲۹، ۲۱۳۰، ۲۱۳۱، ۲۱۳۲، ۲۱۳۳، ۲۱۳۴، ۲۱۳۵، ۲۱۳۶، ۲۱۳۷، ۲۱۳۸، ۲۱۳۹، ۲۱۴۰، ۲۱۴۱، ۲۱۴۲، ۲۱۴۳، ۲۱۴۴، ۲۱۴۵، ۲۱۴۶، ۲۱۴۷، ۲۱۴۸، ۲۱۴۹، ۲۱۵۰، ۲۱۵۱، ۲۱۵۲، ۲۱۵۳، ۲۱۵۴، ۲۱۵۵، ۲۱۵۶، ۲۱۵۷، ۲۱۵۸، ۲۱۵۹، ۲۱۶۰، ۲۱۶۱، ۲۱۶۲، ۲۱۶۳، ۲۱۶۴، ۲۱۶۵، ۲۱۶۶، ۲۱۶۷، ۲۱۶۸، ۲۱۶۹، ۲۱۷۰، ۲۱۷۱، ۲۱۷۲، ۲۱۷۳، ۲۱۷۴، ۲۱۷۵، ۲۱۷۶، ۲۱۷۷، ۲۱۷۸، ۲۱۷۹، ۲۱۸۰، ۲۱۸۱، ۲۱۸۲، ۲۱۸۳، ۲۱۸۴، ۲۱۸۵، ۲۱۸۶، ۲۱۸۷، ۲۱۸۸، ۲۱۸۹، ۲۱۹۰، ۲۱۹۱، ۲۱۹۲، ۲۱۹۳، ۲۱۹۴، ۲۱۹۵، ۲۱۹۶، ۲۱۹۷، ۲۱۹۸، ۲۱۹۹، ۲۲۰۰، ۲۲۰۱، ۲۲۰۲، ۲۲۰۳، ۲۲۰۴، ۲۲۰۵، ۲۲۰۶، ۲۲۰۷، ۲۲۰۸، ۲۲۰۹، ۲۲۱۰، ۲۲۱۱، ۲۲۱۲، ۲۲۱۳، ۲۲۱۴، ۲۲۱۵، ۲۲۱۶، ۲۲۱۷، ۲۲۱۸، ۲۲۱۹، ۲۲۲۰، ۲۲۲۱، ۲۲۲۲، ۲۲۲۳، ۲۲۲۴، ۲۲۲۵، ۲۲۲۶، ۲۲۲۷، ۲۲۲۸، ۲۲۲۹، ۲۲۳۰، ۲۲۳۱، ۲۲۳۲، ۲۲۳۳، ۲۲۳۴، ۲۲۳۵، ۲۲۳۶، ۲۲۳۷، ۲۲۳۸، ۲۲۳۹، ۲۲۴۰، ۲۲۴۱، ۲۲۴۲، ۲۲۴۳، ۲۲۴۴، ۲۲۴۵، ۲۲۴۶، ۲۲۴۷، ۲۲۴۸، ۲۲۴۹، ۲۲۵۰، ۲۲۵۱، ۲۲۵۲، ۲۲۵۳، ۲۲۵۴، ۲۲۵۵، ۲۲۵۶، ۲۲۵۷، ۲۲۵۸، ۲۲۵۹، ۲۲۶۰، ۲۲۶۱، ۲۲۶۲، ۲۲۶۳، ۲۲۶۴، ۲۲۶۵، ۲۲۶۶، ۲۲۶۷، ۲۲۶۸، ۲۲۶۹، ۲۲۷۰، ۲۲۷۱، ۲۲۷۲، ۲۲۷۳، ۲۲۷۴، ۲۲۷۵، ۲۲۷۶، ۲۲۷۷، ۲۲۷۸، ۲۲۷۹، ۲۲۸۰، ۲۲۸۱، ۲۲۸۲، ۲۲۸۳، ۲۲۸۴، ۲۲۸۵، ۲۲۸۶، ۲۲۸۷، ۲۲۸۸، ۲۲۸۹، ۲۲۹۰، ۲۲۹۱، ۲۲۹۲، ۲۲۹۳، ۲۲۹۴، ۲۲۹

قائمة المصادر والمراجع

أولا : مصادر غير منشورة : -

(١) وثائق باللغة العربية «موضحة بياناتها في مواضعها بالبحث»:

١ - ديوان معينة سنية : ويشمل الدفاتر والمحافظ وضمن ما يصويه الأوامر المتنوعة الصادرة ، ومكاتبات المعية الصادرة والواردة ، وتم الاستعانة بوثائق من دفاتر يعود بعضها الى أواخر عهد عباس باشا الأول ، وفترة حكم كل من محمد سعيد باشا وإسماعيل باشا وبيان الدفاتر حسب أرقامها كما يلي :

(١) الدفاتر حسب أرقامها :

- دفتر ٣٠ جزء أول أوامر
- دفتر ٤٥ صابر معينة تركي
- دفتر ٥٨ صابر معينة تركي
- دفتر ٥٠٢ صابر معينة تركي
- دفتر ٥٠٤ فهرس أوامر صابرة
- دفتر ٥٠٥ فهرس أوامر صابرة
- دفتر ٥٠٦ أوامر عام ١٢٧١ هـ
- دفتر ٥١٨ وارد معينة
- دفتر ٥٢٥ صابر معينة تركي - قسم ثان
- دفتر ٥٢٦ أوامر تركي - قسم ثان
- دفتر ٥٣٠ وارد معينة تركي
- دفتر ٥٣١ صابر معينة تركي - ج ٢ .
- دفتر ٥٣٧ أوامر تركي
- دفتر ٥٤٦ أوامر تركي عام ١٢٧٢ هـ

- دفتر ٥٧٣ أوامر صابرة
- دفتر ٥٨٣ أوامر صابرة
- دفتر ١٢٧٩ أوامر
- دفتر ١٦١٨ صابرة معية ج. ٥ .
- دفتر ١٦٧٣ أوامر
- دفتر ١٨٥٣ أوامر
- دفتر ١٨٨٦ أوامر
- دفتر ١٨٩٤ أوامر
- دفتر ١٩٠٧ أوامر عربى
- دفتر ١٩١١ أوامر عربى
- دفتر ١٩١٦ أوامر عربى
- دفتر ١٩١٩ أوامر عربى
- دفتر ١٩٣٠ أوامر عربى

(پ) المصافف :

- محفظة ٢ أوامر معية سنبة
- محفظة ٣ أوامر معية سنبة
- محفظة ٨ فهارس أوامر كريمة
- محفظة ٩ معية تركى « تراجم »
- محفظة ١٠ معية تركى « تراجم »
- محفظة ١٧ معية تركى
- محفظة ٢١ معية تركى
- محفظة ٢٣ معية تركى
- محفظة ٢٥ معية تركى
- محفظة ٣٢ معية تركى
- محفظة ٣٧ معية تركى
- محفظة ٤٤ معية تركى ج. ٢
- محفظة ٤٧ معية تركى
- محفظة ٤٨ معية تركى « الحجاز »
- محفظة ١٠٢ تراجم نقاتر

٢ - محافظ الأبحاث : -

وهى تشمل مكاتبات متنوعة تتضمن مستخرجات من الوقائع المصرية وموضوعات شتى فى صور مكاتبات وبعض الأوامر الكريمة ومكاتبات خاصة بالموائىء والفنارات والرسوم والجمارك

التجارية بالإضافة الى ملخصات لمكاتبات وغيرها وتم الاستعانة
بوثنائق من المحافظ الآتية : -

- محفظة ١ الوقائع المصرية
- محفظة ٣ الوقائع المصرية
- محفظة ١١ الوقائع المصرية
- محفظة ١٢ ملخصات محافظ
- محفظة ١٢ ترجمة معية تركى
- (مستخرجات وقائع)
- محفظة ٢١ ملخصات محافظ
- محفظة ٢٢ ملخصات محافظ
- محفظة ٢٨ ملخصات محافظ
- محفظة ٢٩ ملخصات محافظ

محافظ الفرمانات : -

وهى تحوى ترجمة نسخ من الفرمانات الصادرة الى ولاية مصر ،
بالاضافة الى ملفات خاصة بالعائلة المحمدية العلية وقد تم
الاستعانة بوثنائق من المحافظ التالية : -

- محفظة ١٢٠ فرمانات
- محفظة ١٢١ فرمانات
- محفظة ١٢٥ فرمانات
- محفظة ١٢٦ فرمانات وبها ملفات العائلة
- محفظة ١٣٠ فرمانات

٣ - محافظ مجلس الوزراء : -

المجموعة ١٢ محافظ قناة السويس ، محفظة رقم ٤ ، ملف ١٢ / ١٠

٤ - ديوان السكك الحديدية : -

- محفظة ٤ سكك حديدية

٥ - المجلس الخصوصى : -

- دفتر ١٨ مجلس خصوصى ج ٤ -
- دفتر ٤٧ قرارات المجلس

٦ - ديوان البحرية : -

دفتر ٣٨٧ عريى ج ٢ (س / ٤ / ٥ / ٢)

٧ - دواوين الخدمات :

وهى تصوى الوثائق الخاصة بالبحرية التجارية المصرية ومشروعاتها فى صورة الشركات او مصالح حكومية وتنوع بين السجلات والنفاذ والقرارات المطبوعة فى محفوظات الكتب ، وهى تتناول ما يختص بمجمل أوجه النشاط من مكاتبات وارادة وصادرة، وقرارات وتوكيلات ملحية وخطوط سير ورسم عوائد وفنارات ٠٠ الى آخره ولكن يلاحظ تداخل الوثائق المحفوظة فى الفترات الزمنية ، فنجد وثائق مصلحة الوابورات الميرية مثلا فى مكاتبات الشركة الجديدة ، ومحفوظات الشركة المصرية فى سباحة السفن البخارية فى وثائق الشركة العزيفية وهكذا ، حيث لم تتم بعد الفهرسة النوعية ، لأن هذه الوثائق ضمت حديثا لدار الوثائق القومية ، بيد أنه تم فهرسة السجلات بدقة شديدة وهذه السجلات تحوى قيد التحريات الصادرة والواردة الخاصة بديوان العموم، وقلم ادارة المدير ، التوكيلات والفروع سواء باللغة العربية أو الأجنبية « الانجليزية أو الفرنسية » أو بهما معا ، وقد تم الاستعانة بوثائق من السجلات والمحافظ التالية : -

(١) الشركة الجديدة : أولا : سجلات : -

— سجلات مجموعة م / ١ / ٦ : -

سجل م / ١ / ٦ / ١ ، سجل م / ١ / ٦ / ٢
سجل م / ١ / ٦ / ٣ ، سجل م / ١ / ٦ / ٤
سجل م / ١ / ٦ / ٥ ، سجل م / ١ / ٦ / ٧
سجل م / ١ / ٦ / ٨ ، سجل م / ١ / ٦ / ٩
سجل م / ١ / ٦ / ١٠

— سجلات مجموعة م / ٢ / ٦ : -

سجل م / ٢ / ٦ / ٢ ، سجل م / ٢ / ٦ / ٤

— سجلات مجموعة م / ٣ / ٦ : -

سجل م / ٣ / ٦ / ١ ، سجل م / ٣ / ٦ / ٢
سجل م / ٣ / ٦ / ٣ ، سجل م / ٣ / ٦ / ٤
سجل م / ٣ / ٦ / ٥

— سجلات مجموعة م / ٤ / ٦ : -

سجل م / ٤ / ٦ / ٢ ، سجل م / ٤ / ٦ / ٣
سجل م / ٤ / ٦ / ٤ ، سجل م / ٤ / ٦ / ٥
سجل م / ٤ / ٦ / ٦ ، سجل م / ٤ / ٦ / ٧

ثانيا : الحافظة : -

- محفظة ١ ماليات
- محفظة ٣ مكاتبات مجلس الادارة
- محفظة بوالص شحن وحركة وابورات
- محفظة ١٢ خزينة

(ب) الشركة العزيفية : -

- المحفظة الاولى (عليها رقم قديم ٤٨)
- محفظة بدون رقم او عنوان او تاريخ ، بها ملفات رسوم الموانئ والغفارات من الجمعية البحرية
- محفظة (٤٧) مؤسسين العزيفية
- محفظة نظامنامه القومبانية العزيفية (محفوظات العزيفية)
- محفظة ملخصات
- محفظة الوابورات رقم (٢) ٦٥ - ١٨٦٧
- محفظة الوابورات رقم (٤) ٦٨ - ١٨٦٩
- محفظة مكاتبات ادارية ١٨٦١ - ١٨٨٤
- محفظة مكاتبات ادارية ٦٧ / ١٨٦٨
- محفظة الوابورات رقم (١) ٦٣ - ١٨٦٥
- محفظة الوابورات رقم (٢) ٦٧ - ١٩٦٨
- محفظة الوابورات رقم (٥) ٧٠ / ١٨٧١
- محفظة تراجم نفاثر ١٨٦٥ - ١٨٦٨
- محفظة مكاتبات ادارية ٦٨ / ١٨٦٩
- محفظة حجج قرارات جمعية مؤسسين القومبانية المصرية فى سياحة السفن
- محفظة سندات الخديوية فى العزيفية (٢)
- محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٢ هـ (١٨٦٥)
- محفظة قرارات مجلس الادارة ١٢٨٣ هـ (١٨٦٦)
- محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٥ - ١٨٦٧
- محفظة قرارات مجلس الادارة ٦٨ / ١٨٦٩
- محفظة ١٥٢ « أسهم وحصص »
- محفظة عهد ومراتبسات وماليات ١٢٨٠ هـ - ١٢٩١ هـ
- (١٨٦٣ - ١٨٧٤)
- محفظة أرباح وتوكيلات صرف أرباح

- محفظة الميزانية والمرتبات والعهد والسندات والبنوك .
- محفظة (١٣١) سندات وكمبيالات
- محفظة حجج شرعية ومكاتبات ١٨٦٧ - ١٨٨٤ .

(ج) مصلحة وإبورات البوسنة الخديوية : —

- سجل م ٢٥ / ٣ / ١
- سجل م ٢٦ / ٣ / ١ ج ١
- سجل م ٢٧ / ٣ / ١
- سجل م ٢٧ / ٣ / ١ ج ٢
- سجل م ٢٨ / ٣ / ١
- سجل م ٢٨ / ٣ / ١ ج ٣
- سجل م ٢٩ / ٣ / ١
- سجل م ٣٠ / ٣ / ١ .

(ب) وثائق اجنبية : —

European Archive :

- F.O. 78 — 1522, No 0 : From Robert, J. Coloquhoun to Lord Russel, Cairo, 29th January 1860.
- F.O. 78 — 1523, No, 154 : From Robert, J. Coloquhoun to Lord John Russell, Alexandria, 25th November 1860.

American Archive : Vol 2

Indication des Ports d'Europe par Ferdinand de Lesseps à Mohammed Said, November 1854.

Despatch No, 93, Agencgarnd Consulate General of the U.S.A. Alexandria, Egypt 17, June 1867.

ثانيا : قوانين ووثائق مشورة : —

- حسين حسنى : قانون بيت المال وصندوق الأيتام ، المطبعة الخديوية بولاق مصر ، ذى الحجة ١٢٨١ هـ (١٨٦٥) .
- رفاعة رافع الطهطاوى : القانون التجارى ، مصر ١٢٨٥ هـ (١٨٦٨) برقم « قوانين ٨٣ » بدار الكتب القومية .
- د شوقى الجمل : الوثائق السياسية لسياسة مصر فى البحر الاحمر ١٨٦٣ - ١٨٧٩ : مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، مطبعة لجنة البيان العربى ، القاهرة ١٩٥٩ .

- القوانين التجارية ، طبع بيروت ١٢٧٥ هـ (١٨٥٩) برقم « قوانين ١٤٤٢ » دار الكتب القومية .
- القوانين التجارية ، طبع مصر المحروسة ١٢٧٦ هـ (١٨٦٠) برقم « قوانين ١٤٤٢ » دار الكتب القومية .
- قانون التجارة ، المطبعة الأميرية ط ١٢٨٥ هـ بدار الكتب القومية برقم « قوانين وحكام ١٨١ ، ٤٤١ » بدار الكتب القومية .
- قانون التجارة البحرى ، الطبعة السننية بولاق ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥) برقم قوانين ٤٣٤ بدار الكتب القومية .
- قانون التجارة البحرى ، المطبعة السننية بولاق ١٢٩٢ هـ (١٨٧٥) برقم قوانين ٤٣٤ بدار الكتب القومية .
- قانون التجارة ، المطبعة الميرية ١٢٩٩ هـ برقم « قوانين وأحكام ١٨١ ، ٤٤١ » بدار الكتب القومية .
- قانون التجارة البحرى (الأهلى) مطبعة بولاق ١٣٠١ هـ / ١٨٨٣ .
- قوانين كومبانية الانجرارية المصرية بالوابورات ، دار الطباعة المصرية ، شوال ١٢٧٢ هـ برقم « قوانين ١٩٣ » .
- محمد رشدى : نظامات القومبانية العريزية المصرية ، مصر ١٢٨١ هـ
- محمد على (الأمير) : مجموعة خطابات وأوامر خاصة بالمغفور له عباس باشا الأول دون جهة طبع أو تاريخ ، محفوظة برقم (ح ٨٥١٣) دار الكتب القومية .

ثالثا : رسائل جامعية وبحوث غير منشورة

- أحمد السيد محمد الزاملى :
الموانئ البحرية على ساحل البحر الأحمر ، رسالة ماجستير بأشراف د^٠١ / محمد المعتصم ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ١٩٨٤ .
- أحمد الشريطينى السيد :
التجارة المصرية ١٨٤٠ - ١٩١٤ ، رسالة ماجستير بأشراف د^٠١ / رؤوف عباس ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ١٩٨٥ .
- أسامة محمد على عبد المعطى :
صناعة النقل البحرى ، بحث بأشراف الأستاذ محمد شفيق ميرا ، معهد إدارة اقتصاديات النقل البحرى ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى بالإسكندرية ، د^٠ت .

— حسن سيد حسن :

ميناء الاسكندرية ، رسالة دكتوراه باشراف د/ محمود
عصفور ، قسم الجغرافيا ، كلية البنسات ، جامعة عين شمس
١٩٨٢ .

— سعد يدير سعد الحلواني :

الحكم المصرى فى سواكن وملحقاتها ١٨٦٥ — ١٨٨٥ ، رسالة
ماجستير باشراف د/ السيد محمد الدقن ، قسم التاريخ
والحضارة ، كلية اللغة العربية ، جامعة الأزهر ١٩٨٧ .

— السيد خالد المطرسى :

ميناء دمياط ، دراسة فى جغرافية المدة ، رسالة دكتوراه ، قسم
الجغرافيا ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، ١٩٧٤ .

— السيد سيد أحمد توفيق دياب :

البحرية المصرية خلال حكم اسماعيل ١٨٦٢ — ١٨٧٩ ، رسالة
ماجستير باشراف د/ عمر عبد العزيز ، قسم التاريخ ، كلية
الآداب ، جامعة طنطا عام ١٩٨٥ .

— شريف على حجازى :

النقل البحرى كأحد عناصر القوة البحرية ، بحث باشراف /
محمد شفيق ميرا ، قسم ادارة اقتصاديات النقل ، الأكاديمية
العربية للنقل البحرى ، الاسكندرية د٠ ت .

— طلعت اسماعيل رمضان :

محمد شريف باشا ، رسالة ماجستير باشراف د/ احمد
عبد الرحيم مصطفى ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ، جامعة عين
شمس ١٩٧١ .

— عبد الحميد حمدى :

البضائع المنقولة بحرا والعناية بها « ضابط اول » ، بحث بمعهد
دراسات الضباط البحريين ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى ،
الاسكندرية ١٩٧٥ .

— د٠ محمود أبو العلا محمد :

الجغرافية الاقتصادية للقطن فى مصر ، رسالة دكتوراه ، باشراف
د/ محمد صبحى عبد الحكيم ، قسم الجغرافيا ، كلية الآداب ،
جامعة القاهرة ١٩٧٤ .

— نبيل عبد الحميد سيد أحمد :

الأجانب وأثرهم في المجتمع المصري ١٨٨٢ - ١٩٢٤ ، رسالة
ماجستير بإشراف د^١م/ جمال زكريا ، قسم التاريخ ، كلية الآداب ،
جامعة عين شمس ، د^١ت *

— هارون أحمد عثمان :

نقل التجارة الدولية لجمهورية مصر العربية بالسفن النظمية ،
المشكلات والحلول ، رسالة دكتوراه بإشراف د^١د/ اسماعيل محمد
هاشم ، د^١د/ محمد سمير طوبار ، كلية التجارة ، جامعة الزقازيق
من نوفمبر ١٩٨١ (نسخة محفوظة بمكتبة أكاديمية النقل البحري -
الاسكندرية) *

رابعاً : الدوريات :

بيان إجمالي لأسمائها وسنواتها وأما بيان الأعداد والبحوث فـهـر
موضع بالهوامش : —

— الأسطول (مجلة) سنوات ١٩٥٣ ، ١٩٥٦ ، ١٩٦١ ، ١٩٦٨ ،
١٩٧٢ ، ١٩٧٤ ، ١٩٧٨ ، ١٩٨٠ *

— أركان حرب الجيش المصري (مجلة) ١٨٧٥ م *

— الجيش المصري (مجلة) العدد الثالث من المجلد الأول يناير ١٩٣٩ *

— الجوائب (صحيفة) أعداد متفرقة من سنوات ١٨٧١ ، ١٨٧٢ ،
١٨٧٣ *

— سلك حديد الحكومة المصرية (مجلة) :

— العدد الثالث ، السنة الأولى ، مارس ١٩٣٢ *

— العدد التاسع السنة الخامسة سبتمبر ١٩٣٦ *

— كلية الحقوق « جامعة فؤاد الأول » (مجلة) العدد الأول ، السنة
الثانية ، يناير - مارس ١٩٤٥ *

— المجلة التاريخية المصرية ، المجلد ٣٣ القاهرة ١٩٨٦ *

— المقتطف ، الجزء الثاني ، المجلد ٨٤ فبراير ١٩٣٤ *

— وادى النيل (صحيفة) (٩ أعداد متفرقة) من أعوام ١٨٦٩ ، ١٨٧٠ *

— الوقائع المصرية (بالإضافة إلى مستخرجات دار الوثائق القومية)

أعداد من أعوام : ١٨٦٦ ، ١٨٦٧ ، ١٨٦٨ ، ١٨٦٩ ، ١٨٧٠ ،

١٨٧١ ، ١٨٧٣ ، ١٨٧٤ ، ١٨٧٥ ، ١٨٧٦ ، ١٨٧٧ ، ١٨٧٨ ،

١٨٧٩ *

خامسا : مراجع باللغة العربية

- إبراهيم عيد المسيح :
ليل وادى النيل لعامى ١٨٩١ ، ١٨٩٢ ، مصر د٠ ت٠
- ١٠ بوليه :
النزلة والنظم الاقتصادية فى الشرق الاوسط ، ترجمة ، راشد البراوى ، القاهرة ط ١ / ١٩٥٣ .
- د٠ آجيه يوفان جرجس :
البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربى والصراع العالمى ، مكتبة غريب ، الفجالة ، القاهرة / ١٩٧٩ .
- د٠ أحمد أحمد الحثه :
تاريخ مصر الاقتصادى فى القرن التاسع عشر ، النهضة المصرية القاهرة ، ط ٢ / ١٩٥٥ ، ط ٣ / ١٩٥٨ .
- أحمد زكى :
السفر الى المؤتمر ، المطبعة الكبرى الاميرية ، بولاق مصر ط ١ / ١٨٩٣ .
- د٠ أحمد السعيد سليمان :
تأصيل ما ورد فى الجبرتى من الدخيل ، دار المعارف ، القاهرة / ١٩٧٩ .
- أحمد شفيق :
مذكراتى فى نصف قرن ، جزء أول ، مطبعة مصر ، القاهرة ، ط / ١٣٥٢ هـ .
- د٠ أحمد عبد الرحيم مصطفى :
- مصر والمسألة المصرية ١٨٧٦ - ١٨٨٢ ، دار المعارف ، القاهرة / ١٩٦٥ .
- علاقات مصر بتركيا فى عهد الخديوى اسماعيل ١٨٦٣ - ١٨٧٩ ، دار المعارف ، القاهرة / ١٩٦٧ .
- عصر حككيان « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٩٠ .
- أحمد كمال الطوبجى :
- النقل البحرى فى مصر ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ط ١ / ١٩٥٩ ، ط ٢ / ١٩٦٢ .
- تاريخ البحرية - ١٨٩٠

- الانفتاح ، معجم مصطلحات البحرية التجارية والتجارة
الخارجية ، القاهرة ، د. ت .

- الإمبراطورية البريطانية :

- التخصص فى الفن البحرى ، ترجمة محمد وسيم غالى
وآخرين ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة / ١٩٦٤ .

- الفن البحرى العام (ج ١) ، ترجمة محمد حسين أحمد
وآخرين ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة / ١٩٦٥ .

- الفن البحرى العام (ج ٢) ، ترجمة حسن على حسن
وآخرين ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة / ١٩٦٥ .

- اسماعيل سرهنك :

- حقائق الأخبار عن دول البحار - جزء أول ، مطبعة بولاق
مصر / ١٣١٢ هـ .

- جزء ثان ، مطبعة بولاق ، مصر / ١٣١٤ هـ .

- البرت فارمان :

- مصر وكيف غدر بها : ترجمة عبد الفتاح عنایت ، مراجعة على
جمال الدين عزت المؤسسة المصرية للثقافة والنشر ،
القاهرة / ١٩٦٤ .

- الكسندر شولش :

- مصر للمصريين ، أزمة مصر الاجتماعية والسياسية ١٨٧٨ -
١٨٨٢ ، ترجمة د. رؤوف عباس حامد ، دار الثقافة العربية ،
القاهرة / ١٩٨٣ .

- د. أميرة صدقي :

- دروس فى القانون البحرى ، جزء أول ، دار النهضة العربية ،
القاهرة ، ط ١ / ١٩٧٤ .

- أمين ضامى :

- تقويم النيل - المجلد الأول من الجزء الثالث ، مطبعة دار الكتب
المصرية ، القاهرة / ١٩٣٦ .

- المجلد الثانى من الجزء الثالث ، مطبعة دار الكتب المصرية
القاهرة / ١٩٣٦ .

- المجلد الثالث من الجزء الثالث ، مطبعة دار الكتب المصرية
القاهرة / ١٩٣٦ .

- د. أمين محمود عبد الله :
الجغرافية التاريخية لحوض البحر الأحمر . الطبعة الحديثة ،
اسيوط ، مصر / ١٩٧١ .
- د. أمين مصطفى عفيقى :
تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث ، الانجلو
المصرية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٥١ .
- أميل لوفينغ :
البحر المتوسط « ترجمة » عادل زعيتر ، دار المصارف ، مصر /
١٩٥٢ .
- د. انور عبد الملك :
نهضة مصر ، تطور الفكر والايديولوجية فى نهضة مصر الوطنية
١٨١٥ - ١٨٩٢ ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٢ .
- ٢٩ - بنت بطوطة :
صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا ،
دمياط ، مصر د. ت .
- ثيودور رونشلتين :
تاريخ المسألة المصرية ١٨٧٥ - ١٩١٠ ، ترجمة عبد الحميد
العبادى ، محمد بدران ، مطبعة الاعتماد ، مصر / ١٩٤٣ .
- جابرييل باير :
تاريخ ملكية الاراضى الزراعية فى مصر الحديثة ١٨٠٠ - ١٩٥٠
« ترجمة » عطيات محمود جاد ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٨ .
- جاكلين بيويه :
اكتشاف جزيرة العرب ، خمسة قرون من الفاسمة « تعريب »
قدرة قلجى ، دار المعارف ، بيروت / ١٩٦٢ .
- جامعة الاسكندرية :
تاريخ البصرة المصرية ، مطابع الاهرام التجارية ، القاهرة
١٩٧٢ / .
- جان بيير :
دراسات فى التاريخ الاجتماعى لمصر الحديثة ، ترجمة د.
عبد الخالق لاشين ، محمد عبد الحميد فهمى الجمال ، مكتبة
عين الشمس ، القاهرة / ط ١ / ١٩٧٩ .

- د. جعفر عبد السلام :
قواعد العلاقات الدولية فى القانون الدولى والشريعة الاسلامية،
مكتبة السلام ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٨٥ .

- د. جمال حمدان :
شخصية مصر ، المجلد الثانى ، عالم الكتب ، القاهرة /
١٩٨١ .

- د. جمال الدين محمد سعيد :
اقتصاديات مصر ، مطبعة لجنة البيان العربى ، القاهرة ، ط ٢ /
١٩٦٤ .

- جميل خالكي :
البحرية المصرية ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ٤٧ / ١٩٤٨ .

- جورج جندى بك ، جاك تاجر :
اسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية ، دار الكتب المصرية ،
القاهرة / ١٩٤٧ .

- جورج لوفران :
تاريخ التجارة ، ترجمة ، هاشم الحسينى ، دار مكتبة الحياة،
بيروت ، د. ت .

- جورج يانج :
تاريخ مصر من عهد المماليك الى نهاية حكم اسماعيل ، ترجمة ،
على احمد شكرى ، مطبعة الرحمانية ، القاهرة / ١٩٣٤ .

- جسون مارلو :
تاريخ النهب الاستعمارى لمصر ١٧٩٨ - ١٨٨٢ ، ترجمة ، د.
عبد العظيم رمضان ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧٦ .

- د. حسن كمال :
اصول التجارة الدولية ، مطبعة الطناتى ، عابدين ، القاهرة ،
ط ٢ / ١٩٦٥ .

- حسن محمد درويش :
الوزارات المصرية فى ظل حكم الاسرة العلوية . الجزء الاول،
مطبعة الابتهاج ، مطهر ، ط ١ / ١٩٢٤ .

- د. حسين خلاف :
التجديد في الاقتصاد المصري الحديث ، دار احياء الكتب العربية ،
القاهرة ، ط ١ / ١٩٦٢ .
- د. حلمي احمد شليبي :
فصول في تاريخ تحديث المدن في مصر ، مصر النهضة ، مركز
وثائق وتاريخ مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٨ .
- د. حمدنا الله مصطفى :
التطور الاقتصادي والاجتماعي في السودان ١٨٤١ - ١٨٨١ ،
دار المعارف ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٨٥ .
- دار الكتب المصرية :
اسباعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته ، القاهرة /
١٩٤٥ .
- دافيدس لانتز :
بنوك زياشوات « ترجمة » د. عبد العظيم انيس ، دار المعارف ،
القاهرة / ١٩٦٨ .
- درويش القحيلي :
السفن الاسلامية على حروف المعجم ، جامعة الاسكندرية /
١٩٧٤ .
- د. راشد البراوي :
مجموعة الوثائق السياسية ، الجزء الاول ، المركز الدولي لمصر
والسودان وقناة السويس ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ،
ط ١ / ١٩٥٢ .
- د. رؤوف عباس حامد :
النظام الاجتماعي في مصر في ظل الملكيات الزراعية الكبيرة
١٨٣٧ - ١٩١٤ ، دار الفكر الحديث للطباعة والنشر ، القاهرة ،
ط ١ / ١٩٧٣ .
- محاضرات في التاريخ الاقتصادي ، دار النهضة العربية ،
القاهرة / ١٩٨٢ .
- رمزي ميخائيل جيد :
تطور الخبر في الصحافة المصرية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ،
القاهرة / ١٩٨٥ .

- زكى محمد مجاهد :

الاعلام الشرقية في المائة الرابعة عشرة الهجرية ، الجزء الثانى ،
القاهرة / ١٩٥٠ .

- د. زين العابدين شمس الدين نجم :

مدينة بورسعيد ١٨٥٩ - ١٨٨٢ ، هيئة الكتاب ، القاهرة /
١٩٨٧ .

- د. سعاد ماهر :

البحرية فى مصر الإسلامية وآثارها إلباقية ، دار الكتب العربى
للطباعة والنشر ، وزلوة الثقافة ، القاهرة / ١٩٦٧ .

- د. سمير محمد طه :

الملاحه البحرية فى عهد محمد سعيد باشا ، مكتبة سعيد رافت ،
جامعة عين شمس ، القاهرة / ١٩٨٤ .

- سلامة عبد الله :

مقدمة القوانين ، مطبعة رمسيس ، القاهرة / ١٩١٣ .

- د. السيد حسين جلال :

الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ١٨٦٩ - ١٨٨٢ ،
هيئة الكتاب ، فرع الاسكندرية ، ط ١ / ١٩٧٩ .

- د. شوقي الجمل :

سياسة مصر فى البحـر الأحمر فى النصف الثانى من القرن
التاسع عشر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧٤ .

- د. صالح رمضان :

الحياة الاجتماعية فى عهد الخديوى اسماعيل ، منشأة المعارف ،
الاسكندرية / ١٩٧٧ .

- د. هيلج الدين على الشامى :

النقل دراسة جغرافية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية / ١٩٧٦ .

- د. عبد الحكيم الرفاعى :

الاقتصاد السياسى ، جزء اول ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٣٦ .

- عبد الرحمن الرافعى :

عصر اسماعيل - جزء اول ، دار المعارف ، القاهرة ، ط ٢ / ١٩٦٨
- جزء ثان ، دار المعارف ، القاهرة ، ط ٤ / ١٩٨٧ .

- د. عبد العزيز سليمان قوار :
المصالح البريطانية في انهار العراق - دراسة وثائقية ، ، الانجلو
المصرية ، القاهرة / ١٩٦٨ .
- د. عبد العزيز محمد الشناوى :
- قناة السويس ، والتيارات السياسية التي احاطت بانشائها ،
الجزء الأول ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة /
١٩٧١ .
- مدينة السويس ومنطقتها في العصر الحديث ، مطابع سجل
العرب ، السويس ، د. ت .
- د. عبد العزيز مهنا :
اقتصاديات النقل ، مطبعة الاعتماد ، مصر ، ط ٢ / ١٩٣٦ .
- عبد الغفار محمد :
الدولة العلية واليونان ولايات البلقان ، مطبعة مندية ، مصر /
١٣١٣ هـ .
- عبد الله حسين :
السودان من التاريخ القديم الى رحلة البعثة المصرية ، الجزء
الأول ، المطبعة الرحمانية ، مصر ، ط ١ / ١٩٣٥ .
- عزيز هسائكى :
- التشريع والقضاء قبل انشاء المحاكم الاهلية ، المطبعة المصرية ،
مصر / أغسطس ١٨٧٩ .
- طرائف تاريخية ، المطبعة المصرية ، الفجالة ، مصر ، د. ت .
- تركيا واتاتورك ، المطبعة المصرية ، د. ت .
- على شلش :
مصر الفتاة « مصر النهضة » مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر ،
هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٩٠ .
- على مبارك :
- الخطة الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة الشهيرة ،
الجزء السابع من المجلد الثانى والجزء الثامن عشر ، المطبعة
الاميرية ، بولاق مصر ، ط ١ / ١٣٠٥ .
- الميزان فى الأقيسة والأوزان ، المطبعة الميرية ، بولاق مصر /
١٣٠٩ هـ .

ـ د • فاروق عثمان أباطة :

عبد والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر ، هيئة الكتاب ،
القاهرة / ١٩٧٦ •

ـ د • فاطمة علم الدين عبد الواحد :

تطور النقل والواصلات الداخلية فى مصر فى عهد الاحتلال
البريطاني ١٨٨٢ - ١٩١٤ ، مصر النهضة ، مركز وثائق وتاريخ
مصر المعاصر ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٨ •

ـ د • فالتر هنتس :

المكايل والأوزان الاسلامية وما يعادلها فى النظام المترى «ترجمة»
كامل العسلى ، الجامعة الأردنية ، عمان / ١٩٧٠ •

ـ فريدريكو أميتشى :

الاستاستيك او مبادئ فيما يتعلق بالديار المصرية ، الجزء
الاول « ترجمة » عيسى ندور ، سعيد البستاني ، مطبعة عموم
الجهادية / ١٩٣٦ هـ •

ـ فريدريكو بولابك :

مصر والجغرافيا « ترجمة » أحمد زكى ، المطبعة الميرية ، بولاق ،
مصر / ١٣١٥ هـ •

ـ فؤاد حسن حافظ :

تاريخ الشعب الأرمنى منذ البداية حتى اليوم ، دار نوبار للطباعة
القاهرة / ١٩٨٦ •

ـ فؤاد كرم :

النظارات والوزارات المصرية ، الجزء الاول ، مركز وثائق
وتاريخ مصر المعاصر ، دار الكتب ، القاهرة / ١٩٦٩ •

ـ فليب جبالد :

قاموس الادارة والقضاء :

- ـ المجلد الاول ، الاسكندرية / ١٨٩٠ •
- ـ المجلد الثانى ، الاسكندرية / ١٨٩١ •
- ـ المجلد الثالث ، الاسكندرية / ١٨٩١ •
- ـ المجلد الرابع ، الاسكندرية / ١٨٩٢ •
- ـ المجلد الخامس ، الاسكندرية / ١٨٩٤ •
- ـ المجلد السادس ، الاسكندرية / ١٨٩٥ •

— كلوت بك :

لمحة عامة الى مصر ، ج ٢ ، تعريب : محمد مسمود ، القاهرة ،
١٩٥٨ .

— د . ليوان تشامبرز زاييت :

سياسة الولايات المتحدة الأمريكية ازاء مصر ١٨٢٠ — ١٩١٤
«ترجمة» ، د . فاطمة علم الدين ، مراجعة د . يونان لبيب رزق
بيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٧ .

— محمد أمين نواره وآخرون :

مذكرات في خدمة الموانئ ، مطبعة النصر ، القاهرة / ١٩٦٩ .

— محمد بيوم الخامس التلوسى :

صفوة الاعتبار بمستودع الأمصار والاقطبار ، تصحيح محمد
قشيشة ، الجزء الرابع مصر ، ط ١ / ١٣٠٢ هـ .

— محمد حمدي الماوى :

نهر النيل في المكتبة العربية ، الدار القومية للطباعة والنشر ،
القاهرة / ١٩٦٦ :

— د . محمد زكى المسير :

العلاقات الاقتصادية الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،
ط ٣ / ١٩٨١ .

— محمد السلوسى :

الرحلة الحجازية ، الجزء الثانى ، تحقيق د . على الشنوفى ،
الشركة التونسية للتوزيع ، تونس / ١٩٨١ :

— م . شكوى :

دليل الاستانة ، مطبعة جرجى عزوزى ، اسكندرية / ١٩٠٩ م .

— د . محمد صبرى :

— تاريخ مصر الحديث من محمد على الى الينسوم ، دار الكتب
المصرية ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٢٦ .

— مصر في افريقيا الشرقية هرر وزيلغ وبريرة ، مطبعة مصر ،
القاهرة / ١٩٢٩ .

— محمد صفا بك :

دليل الاستانة ، عاصبة الخلافة العظمى ، مطبعة العدل ،
استانبول / ١٣٣١ هـ .

- د. محمد طلعت الغنيمي :
 د. دراسات في القانون البحري ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ، ط ١ ، ١٩٥٦ .
- دروس في القانون البحري ، مكتبة عين شمس ، القاهرة ، د. ت.
- د. محمد عبد الغني سعودي :
 الجغرافيا والعلاقات السياسية والدولية ، المكتبة النموذجية ، القاهرة / ١٩٨٢ .
- د. محمد علي الأنسي :
 الدراى اللامعات فى منتخبات اللغات ، استانبول / ١٣٢٠ هـ .
- محمد فتحي عوض الله :
 قصة الفحم فى مصر ، دار الكاتب العربى للطباعة والنشر ، القاهرة / ١٩٦٨ .
- م. ف. ستينون وليمز :
 «بريطانيا والدول العربية» عرض للعلاقات الانجليزية العربية
 « ترجمة » د. أحمد عبد الرحيم مصطفى ، مراجعة د. أحمد عزت عبد الكريم ، الأنجلو المصرية ، القاهرة ، د. ت.
- محمد فرغلى :
 الملاحه البحرية الالكترونية ، مراجعة ياقوت أمين ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٧٩ .
- د. محمد فؤاد شكرى :
 — الحكم المصرى فى السودان ١٨٢٠ — ١٨٨٥ ، دار الفكر العربى ، القاهرة / ١٩٤٧ .
- مصر والسودان « تاريخ وحدة وادى النيل السياسية ١٨٢٠ — ١٨٩٩ » ، دار المعارف ، مصر / ١٩٥٧ .
- د. محمد فؤاد شكرى وآخرون :
 بناء دولة مصر . محمد على ، مطبعة لجنة التأليف والنشر والترجمة ، القاهرة / ١٩٤٨ .
- د. محمد فهمى لهيطة :
 تاريخ مصر الاقتصادى فى العصور الحديثة ، المطبعة الزحمانية ، مصر / ١٩٣٨ .

- د. محمد كامل أمين علقش :
 — شرح القانون البحري « وطنى ومختلط » - الجزء الأول ، مطبعة مصطفى البابى الحلبي ، مصر ، د. ت .
 — الجزء الثانى ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٤٧ .
 — الملاحه الداخلية فى التشريع العربى المقارن . معهد الدراسات العربيه ، القاهرة ، ط ١ / ١٩٥٦ ، ط ٢ / ١٩٦٠ .
 — شرح القانون التجارى الاهلى ، القاهرة ، د. ت .
- محمد ليبيب البقناوى :
 الرحلة الحجازية لولى النعم الحاج عباس حلمي الثانى ، مطبعة الجمالية ، مصر ، ط ٢ / ١٩١١ .
- محمد مختار باشا :
 التوفيقات الالهسامية فى مقارنة التسواريخ الهجرية بالسنين الافرنجية والقبطية ، الجزء الثانى ، تحقيق ، د. محمد صماره ، القاهرة / ١٩٨٠ .
- محمد وسيم غالى :
 الفن البحرى الحديث لضباط اعالي البحار ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، فرع الاسكندرية ٧٧/١٩٧٨ .
- محمود جلال الدين الجمل :
 بورسعيد ملتقى الشرق والغرب ، دار الفكر العربى ، القاهرة / ١٩٥٤ .
- د. محمود سمير الشرقاوى :
 القانون البحرى ، جزء اول ، القاهرة / ١٩٦٦ .
- د. محمود عبد الهادى :
 المعارف البحرية ، دار نشر الثقافة ، الاسكندرية / ١٩٤٧ .
- د. محمود نجيب ابو الليل : الصحافة الفرنسية فى مصر منذ نشأتها الى ١٩١٤ م « متسوخ » هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٨٦ .
- د. مصطفى الحفناوى :
 — قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ، الجزء الثانى « الإنزاع المصرى البريطانى » مطبعة اخبار اليوم ، القاهرة / ١٩٥٣ .
 — قناة السويس ، مكتبة الانجلو ، القاهرة / ١٩٥٦ .

- د* نجيب بكير :

القراغذ التجارية والبحرية ، مكتبة عين شمس ، القاهرة / ١٩٧٥

- د* نعيم زكى فهمى :

طريق التجارة الدولية بين الشرق والغرب اواخر العصور
الوسطى ، هيئة الكتاب ، القاهرة / ١٩٧٢

- هيلين آن ريفلين :

الاقتصاد والادارة فى مصر فى مستهل القرن التاسع عشر ،

ترجمة د* احمد عبد الرحيم مصطفى ، مصطفى الحسينى ،

دار المعارف ، القاهرة / ١٩٦٧

- وزارة المواصلات :

تاريخ البريد فى مصر ، المطبعة الاميرية ، القاهرة / ١٩٢٤

- وزارة النقل البحرى :

النقل البحرى ، المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، القاهرة /

١٩٧١

سادسا : مراجع بلغات اجنبية :

— Groubley, A. E. : — The Economic development of
Modern Egypt, Longmans Green
& Co., London, First pb, 1938.

— The Investment of Foreign Capital
in Egypt in Companies and
Public Debet, Cairo 1936.

— Guindi, G. Bey & Tager, J : Ismail d'après des Docu-
ments Officillis, le Caire , 1946.

— McCoan : Egypt as It is , London, 1877.

— Regny, De, E : Statistique de L'Egypt.

— Tome 1, Alexandrie 1870.

— Tome 2, Alexandrie 1871.

— Tome 3, Alexandrie 1872.

— Sammerco, Anglo : Histoire de l'Egypt Moderne, Some
Tome 3, "Le renga du Khedive
Ismail", Le Caire, 1937.

★★★

الفهرس

الصفحة	
٥	— اهداء
٧ - ١٠	— تقديم ٥٠١/ يونان لبيب رزق
١١ - ١٤	— مقدمة المؤلف
١٥ - ٤٢	— تمهيد : البحرية التجارية قبيل ١٨٥٤ « ماهيتها والمعطيات الجغرافية وخلفيتها التاريخية »
١٧	اولا : البحرية التجارية بين عمومية التعريف وخصوصيته
٢٧	ثانيا : الخلفية الجغرافية
٢٣	ثالثا : الخلفية التاريخية
٤٣ - ١٣٠	— الفصل الاول : ظروف قيام النشاط البحرى التجارى المصرى
٤٥	اولا : تطور شخصية الحاكم والظروف السياسية
٥٢	ثانيا : تطور ظروف التبادل الخارجى (حركة التجارة الخارجية — حركة الركاب — حركة البريد)
٦٥	ثالثا : تطور الاصلاحات الملاحية : (موانئ البحر المتوسط — موانئ البحر الأحمر — الفنارات وعلامات الارشاد «الشمندورات» — قناة السويس واثرها فى تطور الحركة الملاحية — اصلاحات اخرى)
١٣١ - ٢٠٠	— الفصل الثانى : قيام البحرية التجارية المصرية
١٣٤	اولا : فى عهد محمد سعيد باشا ١٨٥٤ — ١٨٦٣
١٣٤	— ارمصاص قيام بحرية مصرية « شركة وابورات البحر الأحمر »

الصفحة

١٣٨	• • • • •	— الشركة الجديدة
١٤٤	• • • • •	— مصلحة الواجورات الميرية
١٤٩	• • • • •	١٨٦٣ — ١٨٧٩
١٤٩	• • • • •	— الشركة المصرية في سياحة السفن البخارية
١٦٨	• • • • •	— الشركة المصرية
١٩٣	• • • • •	— مصلحة واجورات البوسطة الخديوية
٢٠١ — ٢٦٠	• • • • •	— الفصل الثالث : الإدارة العمومية للبحرية التجارية المصرية
٣٠٤	• • • • •	اولا : الجمعية العمومية
٢١٩	• • • • •	ثانيا : مجلس الادارة
٢٣٧	• • • • •	ثالثا : ديوان العموم
٢٤٨ — ٢٦١	• • • • •	— الفصل الرابع : ادارة السفن وشئون الافراد
٢٦٣	• • • • •	اولا : طاقم السفينة
٢٧٩	• • • • •	ثانيا : نظم وظروف الاستخدام
٢٨٨	• • • • •	ثالثا : الأجور ونظم الصرف
٣٠٨	• • • • •	رابعا : الترتيبات
٣١٤	• • • • •	خامسا : التحقيقات والجزاءات
٣٢٠	• • • • •	سادسا : الاجازات
٣٢٥	• • • • •	سابعا : الانتقال بالسكة الحديدية
٣٣٠	• • • • •	ثامنا : الملابس
٣٣٣	• • • • •	تاسعا : التعيينات
٣٤٣	• • • • •	عاشر : المياه
٣٤٤	• • • • •	حادي عشر : اسكان العاملين

- الفصل الخامس : سفن البحريّة التجارية المصريّة
وتطورها ٣٤٩ - ٤٣٦

- ٣٥١ أولا : السفن البخاريّة :
- تطور أعداد السفن البخاريّة « التطور
السكى » (٣٥٣)
- تطور تصميمات السفن البخاريّة وتجهيزاتها
« التطور الكيفى » (٣٦٩)
- تزويد السفن بالوقود (٣٨٤)
ثانيا : السفن الأخرى (غير البخاريّة) (٣٩٣)
ثالثا : السفن تاريخيا في ظروف الشراء
والاصلاحات (٤١٨)

- الفصل السادس : التوكيلات الملاحية ٤٣٧ - ٥٣٠

- ٤٣٩ أولا : ماهية عمل الوكلاء الملاحيين
ثانيا : ظروف مرور السفن وإنشاء التوكيلات
الملاحية (٤٤٤)
ثالثا : بيان التوكيلات الملاحية (٤٥٣)

- أولا : توكيلات سواحل البحر المتوسط وما يتصل بها
(الاسكندرية - بور سعيد - يافا - حيفا)
- يافا - بيروت - طرابلس (الشام) - اللاذقية
- الاسكندرية - مرسين - قبرص - رودس -
قوش - أطله سي - كريت - ساقز - جشمة -
أزمير - مدلى - جنق قلعة - الامستاتنة -
كليبولى - قوله - سلانيك - غلوس - سنرا -
بيريه - كورفو - تريسته - فنيتزيه - انكونه -
برنديزى - لندن - ليفربول (٤٥٣)
ثانيا : توكيلات سواحل البحر الأحمر :
(السويس - القصير - ينبع - جدة - سواكن -
مصوع - الحديدة - عدن) (٥٠١)

(*) ورد رقم عام الملاحية خطأ في الترتيب « ٣٣٥ » وصححه « ٣٥٣ »

الصفحة

٥٣١ - ٦٧٢	- الفصل السابع : دور السفن التجارية المصرية في النشاط الخارجى
٥٣٢	اولا : الأسطول التجارى المصرى فى سوق المنافسة الدولية
٥٤٧	ثانيا : دور السفن التجارية فى الربط بين مصر والخارج (خطوط البحر المتوسط وامتداداتها - خطوط البحر الأحمر)
٥٧٦	ثالثا : دور السفن التجارية فى نقل التجارة الخارجية ومؤشر عام - تجارات وتجار - أولا : منقولات السفن المصرية فى تجارات البحر الأحمر - ثانيا : فى تجارات البحر المتوسط - ثالثا : دورها فى منع تجارة الرقيق
٦١٦	رابعا : دور السفن فى نقل الركاب
٦٣٠	خامسا : فى نقل البريد
٦٤٠	سادسا : فى نقل خصوصيات الميرى (الحمل - الركاب - مهام أخرى)
٦٥٨	سابعا : فى دعم الأسطول الحرسى (أولا : النقل - ثانيا : أمور خاصة - ثالثا : بالنسبة للمعارك والرساليات الحربية - حملة المكسيك - ثورة عسيرة - حرب كريت - حرب الحبشة - حرب البلقان - الحرب الروسية التركية)
٦٧٣ - ٦٧٩	- ملحق الدراسة
٦٨٠ - ٧٠٠	- قائمة المصادر والمراجع

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب

رقم الايداع بدار الكتب ٥١١٥ / ١٩٩٢

ISBN - 974 - 01 - 3077 - X

● الغلاف للفنان : محمود الهندي



١٤٢٥ ق ر ش ب